N° Mensuel
Deux francs

Vie au Grand Air

20me Année
Avril 1919

UNIVERSITÉS DE PARIS
B.D.I.C.

FP 19

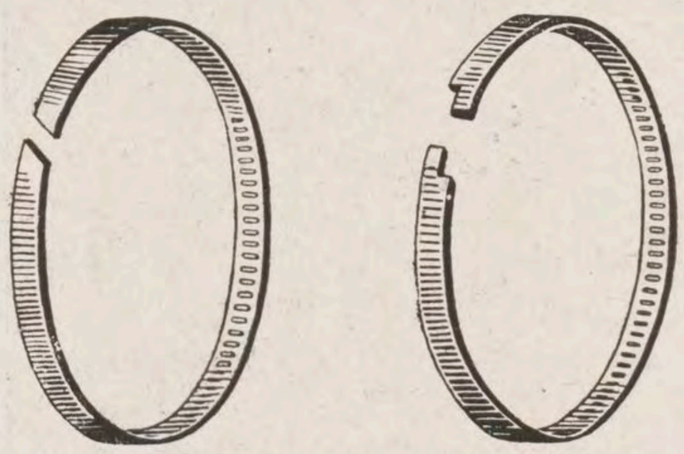
Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SUPÉRIEUR à TOUS

LE SEGMENT

MONOPOLE



BREVETÉ EN FRANCE & A L'ÉTRANGER

Sa Nouvelle fabrication

°°°

26, rue du Pont, 26

NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone : 10-61

Nous livrons dès maintenant tous modèles pour voitures, camions, motocyclettes, canots automobiles, etc...

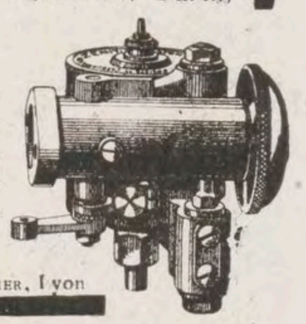
SOCIÉTÉ du

CARBURATEUR ZÉNITH

Siège social et Usines :
51, chemin Feuillat, LYON
Maison à PARIS, 15, r. du Débarcadère

USINES ET SUCCURSALES :
Paris, Lyon, Londres, Milan, Turin, Genève, Detroit, New-York.

Le siège social, à Lyon, répond par courrier à toute demande d'ordre technique ou commercial



Publ G BERTHILLIER, Lyon

Ceinture Anatomique pour Hommes

du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre", ainsi qu'aux officiers, aviateurs, sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. — En tissu élastique ajouré et pékiné, *fil écru*, similisé, gommes tressées et azurées. Haut. devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm. **35** fr.

Modèle B. — En tissu élastique ajouré à "Damiers" spécial contre l'obésité, *fil écru*, gommes tressées et azurées. Haut. devant 22 cm. (Tailles au-dessous de 105 cm. ... ... **40** fr.

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée).

Expédition franco France et Etranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

MM. BOS & PUEL

FABRICANTS BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette — *Métro :* Louis-Blanc.)

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la «Ceinture de Dr Namy», adressée gratuitement sur demande.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE

LA COLLECTION ILLUSTRÉE

SPORTS BIBLIOTHÈQUE

EST LE GUIDE INDISPENSABLE DU SPORTSMAN

24 VOLUMES

Dans chaque volume : 350 à 450 pages de texte et 48 à 65 planches hors-texte.

La Lutte.	Education physique et Gymnastique.	Le Golf.
Athlétisme et Gymnastique suédoise.	L'Aéronautique.	L'Escrime.
Les Animaux de Sports.	Le Tir.	L'Automobile.
La Pêche.	Jeux de plein air et d'intérieur.	L'Equitation et le Cheval.
La Natation et le Rowing.	Le Football.	La Chasse à tir.
L'Alpinisme.	La Boxe.	La Défense dans la rue.
Tenis, Hockey, Balles et Boules.	Les Sports d'Hiver.	Les courses de chevaux.
	Les Courses à pied.	Le Cyclisme.
		Le Yachting.

Le volume : broché.. .. .. **6** fr.
cartonné .. .. **7** fr.

90, Champs-Elysées, PARIS

ANDRÉ CITROËN

INGENIEUR CONSTRUCTEUR

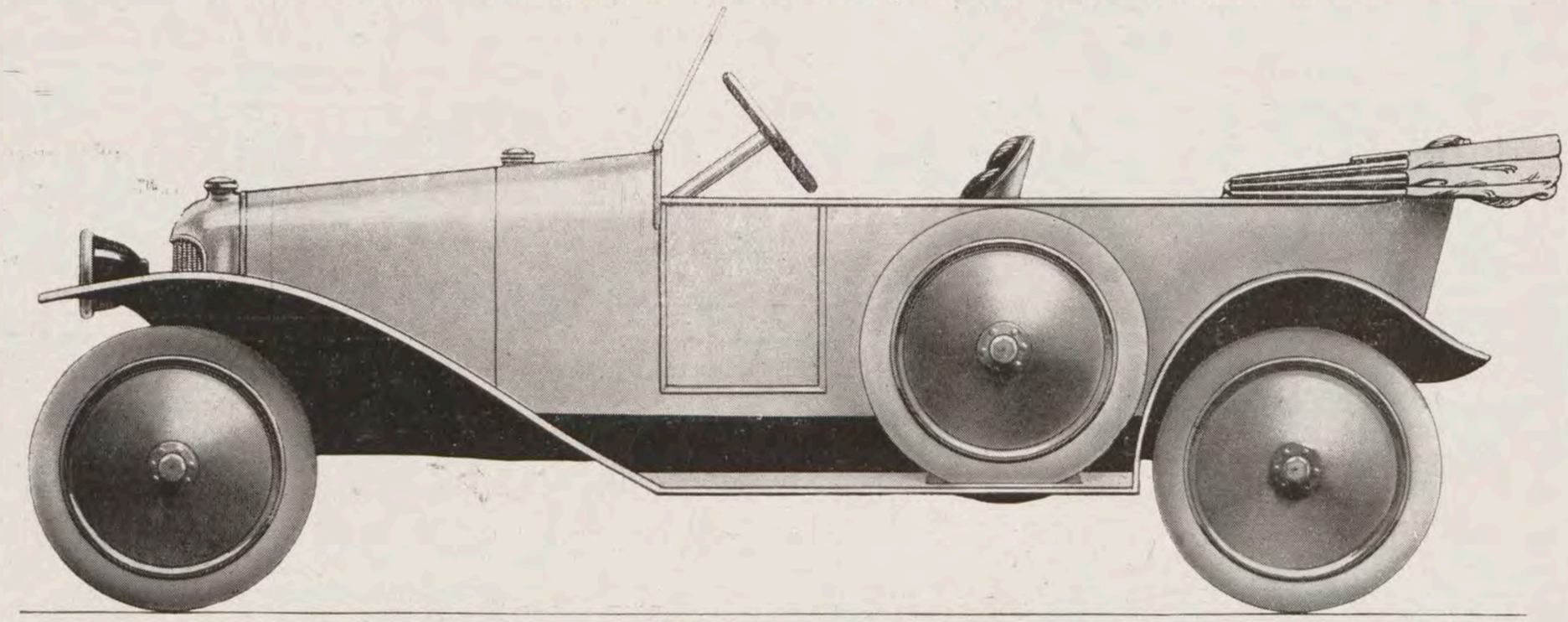
DE 115 A 143 QUAI DE JAVEL PARIS

Nouvelle Voiture 10 HP

ÉCLAIRAGE & DÉMARRAGE ÉLECTRIQUES

5 roues amovibles garnies de Pneumatiques Michelin

DONT UNE DE RECHANGE (SUR TOUS LES MODÈLES)



TORPEDO 4 PLACES 7950 frs

CARACTÉRISTIQUES

Bloc-Moteur .. .. ..
Quatre Cylindres 65-100
Graissage sous pression.
Engrenages CITROEN à chevrons tailles, sur le Pont arrière .. ..

3 Vitesses et Marche arrière .. ..
Direction à gauche . ..
Voie 1 m 19. .. .. ..
Empattement 2 m 55 (3 pl.).
— 2 m 83 (4 pl.).

SUSPENSION SPÉCIALE

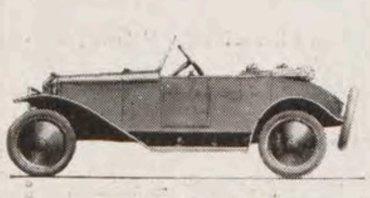
AVANTAGES

Consommation : .. ..
Essence : 7 lit. 5 aux 100 k.
Huile : 250 gr aux 100 k.
Douceur de suspension.
Organes très facilement accessibles .. .. ..

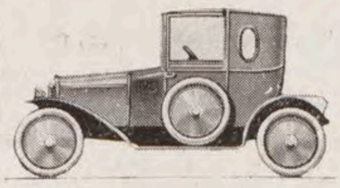
Interchangeabilité .. ..
Freins puissants .. ..
Vitesse en palier, 65 kil. à l'heure. .. .. ..
Voiture de Montagne ..

POIDS DE LA VOITURE CARROSSÉE : 660 Kil.

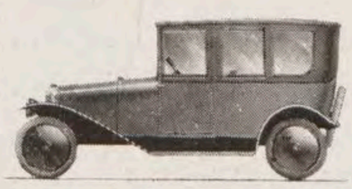
PRODUCTION = 100 VOITURES PAR JOUR
A PARTIR DU 25 AVRIL



TORPEDO 3 places
Prix : 7.250 fr.

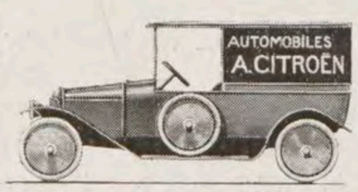


CONDUITE INTÉRIEURE
3 places, 8.000 fr.



CONDUITE INTÉRIEURE
4 places, 9.000 fr.

COUPÉ DE VILLE
Prix : 9.800 fr.



VOITURE de LIVRAISON
2 Voy. 250 k. de ch. 7.400 fr.
2 Voy. 500 k. de ch. 7.900 fr.

Demandez un

DUBONNET

VICTOIRE

Tous les articles de sports

Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. ::

Sont vendus au détail pour le prix du gros

chez Elims Pierre 10, Faub. Montmartre, PARIS — cour du journ. "l'Auto"

Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

JEUNES GENS CLASSES 20-21

réformés, personnes faibles. rendez-vous forts et robustes par la nouvelle méthode de culture phys. de chambre, sans appareils, 10 minutes pr jour, pour créer une nation forte et saine et défendre la patrie.

Brochure contre timbres.

Prof. Wehrheim, *Le Trayas (Var)*

pour ponte. Couveuses artificielle **OVOLINE** activant la ponte.

CHIENS & CHATS de race

ALIMENTATION économique pour poules, chiens, bétails, etc.

Etablists V. ROBIN, 13, Rue Lafayette, PARIS. Trudaine 54-37

AUTOMOBILES TOUS GENRES

LIMOUSINES, TORPÉDOS, CAMIONS LOURDS

Moteurs, Boîtes de vitesse, Pièces détachées

A VOIR CHEZ **LITVACK** 23, Bd Richard-Lenoir Roquette 49-28

ALDA

EXISTE-T-IL AU MONDE, UNE VOITURE COMPARABLE A CELLE-CI COMME ELÉGANCE ?

= Ce n'est pas = la Voiture ∘ ∘ ∘ ∘ ∘ la plus chère

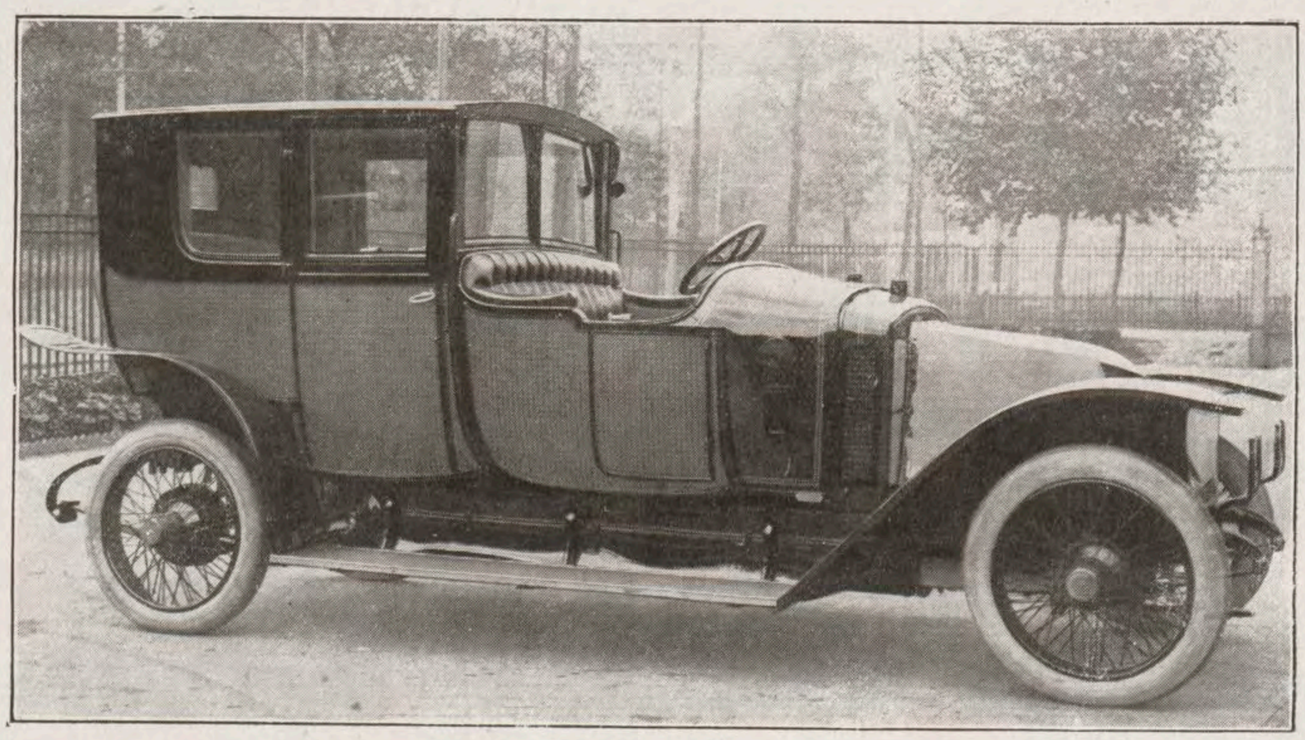
Pas la plus lourde

Pas de Réservoirs ∘ ∘ d'essence ∘ ∘ ∘ démesurés ∘

∘ ∘ Peut ∘ ∘ servir utilement ∘ ∘ pour ∘ ∘ LA ROUTE

et

LA VILLE



= Mais elle est = la plus élégante la mieux suspendue la plus simple

∘ ∘ Possède ∘ ∘ les meilleurs freins la meilleure ∘ ∘ ∘ ∘ ∘ ∘ direction ∘ ∘ ∘ ∘ la ∘ ∘ ∘ direction à gauche un réservoir ∘ ∘ ∘ ∘ ∘ ∘ d'essence à niveau visible

Consommation : 13 à 15 litres aux 100 kilomètres.

Le châssis est livré complet, avec éclairage électrique, phares, lanternes, mise en marche automatique, roues amovibles et pneumatiques.

17.500 fr.

AGENCE DANS TOUTES LES PRINCIPALES VILLES

S'inscrire pour les villes non représentées.

Fernand **CHARRON**, Constructeur.

34, avenue des Champs-Elysées, PARIS

Téléphone : ELYSÉE 23-88

EXPOSITION

34, avenue des Champs-Elysées, 34

TOUT pour tous **SPORTS**
FOOTBALL
ALLEN
42, Rue Étienne-Marcel
Louvre 14-19
Catalogue illustré franco

RÉGISSEUR. — Off., retr., belge, 45 ans, régisseur, dés., occuper emploi analog., en tous pays. Ecr. KETELLE, Bd Jubilé, 23, Bruxelles.

AUX MARINS

7-9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile.
Assortiment d'hiver.
MANTEAUX
GANTS FOURRÉS, etc., etc.
ÉQUIPEMENTS COMPLETS

ARTICLES POUR TOUS SPORTS

ROYAL SPORT

FABRICANTS SPÉCIALISTES

8, Rue Montyon
MEILLEUR MARCHÉ DE TOUT PARIS

IX^e Arr^t
PARIS

CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO SUR DEMANDE

PORTE-PLUME RÉSERVOIR

GOLD STARRY

INVERSABLE DEPUIS : 17 f 50

GRANDS MAGASINS — PAPETERIES.

Pyrene
MARQUE DÉPOSÉE

L'EXTINCTEUR
QUI A FAIT SES PREUVES
PROTÈGE LA VOITURE
ET RÉDUIT LA PRIME
-:- D'ASSURANCE. -:-

ÉTABLISSEMENTS
PHILLIPS & PAIN
1 Rue Taitbout, PARIS. Téléphone : Gut. 77-04

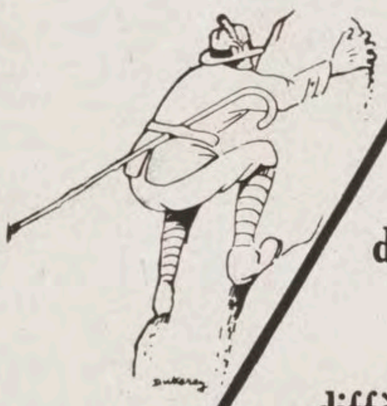
OBJETS D'ART · COUPES · MÉDAILLES
INSIGNES

BOUSSARD Fab^t

ÉDITEUR des ŒUVRES de HUGUENIN

Téléph. : ARCHIVES 37-21

170, Rue du Temple
PARIS



La
Bande molletière
TOUSPORTS
fruit de l'expérience de 4 ans de guerre
diffère des autres types
comme un
costume sur mesure
diffère d'un vêtement de confection
Elle double votre endurance

Toutes teintes, tailles courantes, dans tous les magasins bien assortis. A défaut envoyer commande et mandat de 9 fr. 90 à M. L. CHOMIER, fabricant à Saint-Etienne (Loire), qui vous expédiera par retour et franco une paire N° 219.

BELLE JARDINIÈRE

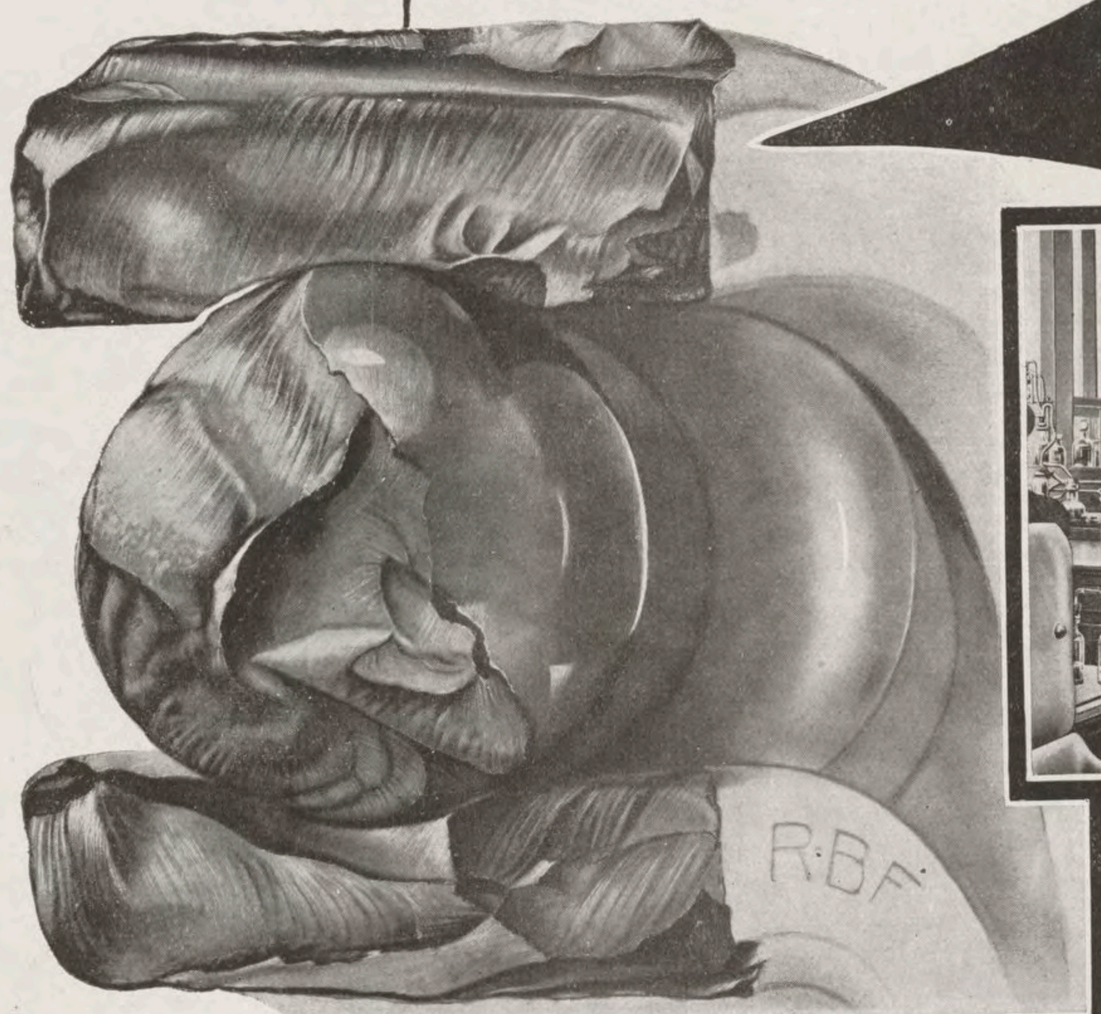
2, Rue du Pont-Neuf — **PARIS**

VÊTEMENTS
CONFECTIONNÉS et sur MESURE

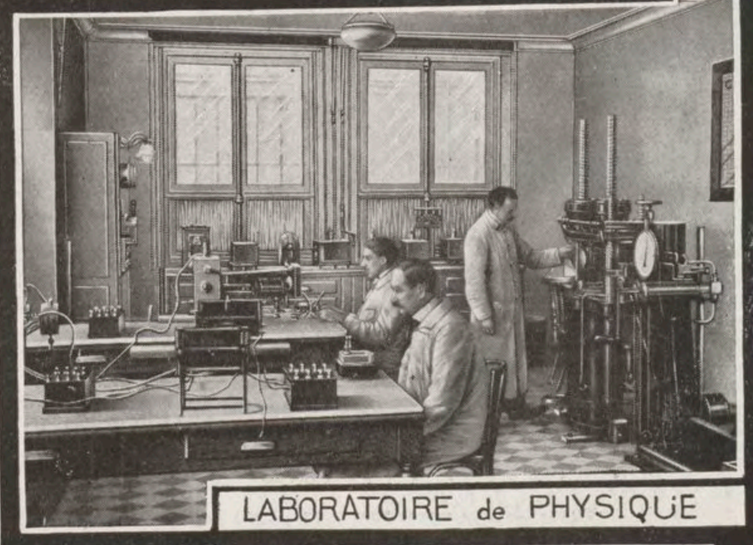
Hommes, Dames, Jeunes Gens,
Fillettes et **Enfants**

Envoi franco du ***Catalogue*** et d'***Echantillons*** sur demande
SUCCURSALES : *PARIS, 1, Place de Clichy ; LYON, MARSEILLE*
BORDEAUX, NANTES, NANCY, ANGERS

Roulements R·B·F

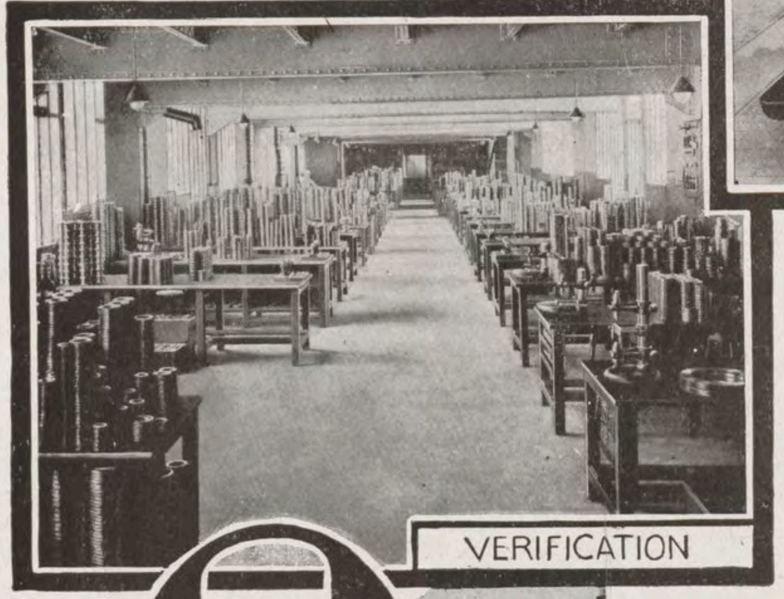


LABORATOIRE de CHIMIE


LABORATOIRE de PHYSIQUE

Atr des TOURS AUTOMATIQUES

Contrôle de la Fabrication


VERIFICATION

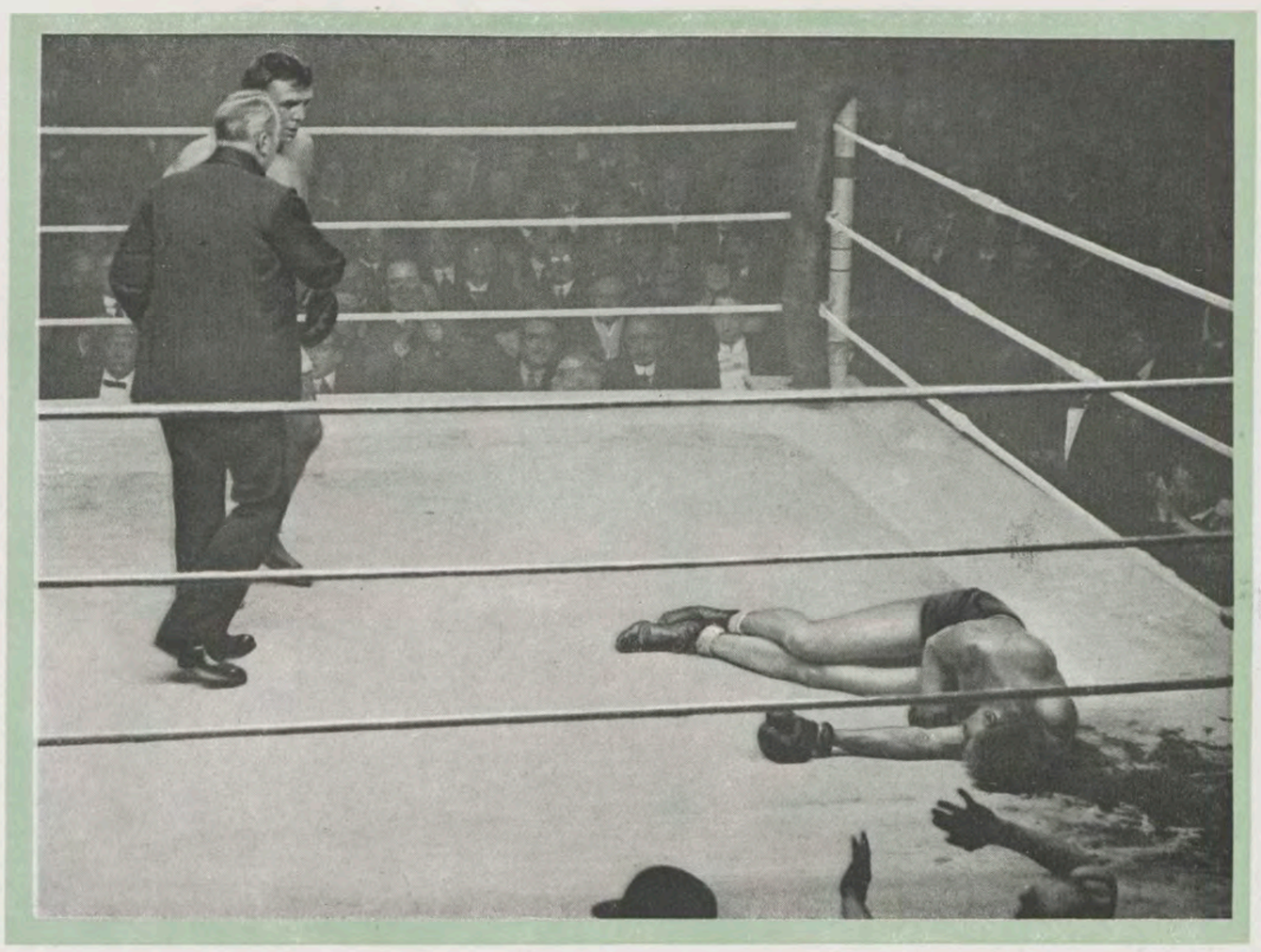
Contrôle de la Matiére

Fabrication

Qualité

Compagnie d'Applications Mécaniques
PARIS
15 Av. de la Grande Armée 16e

Publicité C·A·M



LE DERNIER KNOCK-OUT DE BOMBARDIER WELLS

Le 28 février, à Londres, l'ancien Champion d'Angleterre Bombardier Wells, après avoir été deux fois à terre dans la 1re reprise était mis knock-out au 5e round par son compatriote Beckett.

SOMMAIRE

15 AVRIL 1919

LE DERNIER KNOCK-OUT DE BOMBARDIER WELLS.. 1
DEUX VÉTÉRANS DANS LE RING.. 2
LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE, *par Henry PATHÉ* 3
LE DERNIER ARTICLE DE JEAN BOUIN.. 4
LE CHAMPIONNAT DE TENNIS DE CANNES 7
LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE, *par Jacques MORTANE*. 8
LE STADE MODÈLE, *par le Docteur J.-M. CORNET*.. 10
L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN, *par Baudry de SAUNIER* 13
SIX HOMMES DE CLASSE 16
LE TAYLORISME DANS L'ÉQUITATION*par le Docteur E.-G. SÉE* 20
LE RUGBY A LA FRANÇAISE, *par Jacques DEDET*. 22
LE FOOTBALL AMÉRICAIN. 23
LE STADE PERSHING 24
LES NOUVEAUX DIRIGEABLES ANGLAIS 26
LES PLUS GRANDES ÉMOTIONS SPORTIVES ET MILITAIRES 27
LES CARNETS DE VOL DE GUYNEMER.. 29
LA RENTRÉE DE CARPENTIER, *par Jacques MORTANE* 31
L'ALSACE A PARIS 32
ÉDITORIAL 34
FOOTBALL ASSOCIATION. *par G. DRIGNY* 34
FOOTBALL RUGBY. *par J. DEDET*.. 35
BOXE, *par Jacques MORTANE*.. 35
TENNIS. *par LAURENTZ*.. 36
COURSE A PIED *par Géo ANDRÉ* 36
ESCRIME, *par Joe BRIDGE* 37
NATATION, *par DECOIN*.. 37
BASE BALL, *par MESSERLY*. 38
AVIRON 38
SPORTS D'HIVER, *par R. PLANQUE* 38
ÉQUITATION, *par le Docteur E.-G. SÉE* 38
LE CHAMPIONNAT DE TENNIS DE NICE 39
GOLF, *par G. D.* 40
LUTTE, *par Jean AUGER*.. 40
TIR, *par BULL'S EYE* 40
CULTURE PHYSIQUE, *par Bellin du COTEAU* 41
SPORTS FÉMININS, *par Jeanne MAY* 42
HYGIÈNE, *par le Docteur J. M. CORNET*.. 42
TOURISME, *par René BIERRE* 42
LE MATCH RACING-GÉNERALE 43
PRÉPARATION MILITAIRE, *par le Cavitaine SCHILLER* 44
YACHTING, *par SAVOYE*. 44
PHOTOGRAPHIE, *par COUSIN* 44
CYCLISME, *par SEIS*.. 45
AUTOMOBILE, *par LAVILLE* 46
AVIATION, *par Jacques MORTANE* 46
BIBLIOGRAPHIE 46
LE CHAMPIONNAT MILITAIRE DE CROSS COUNTRY.. 47
LES DEUX EXTRÊMES 48

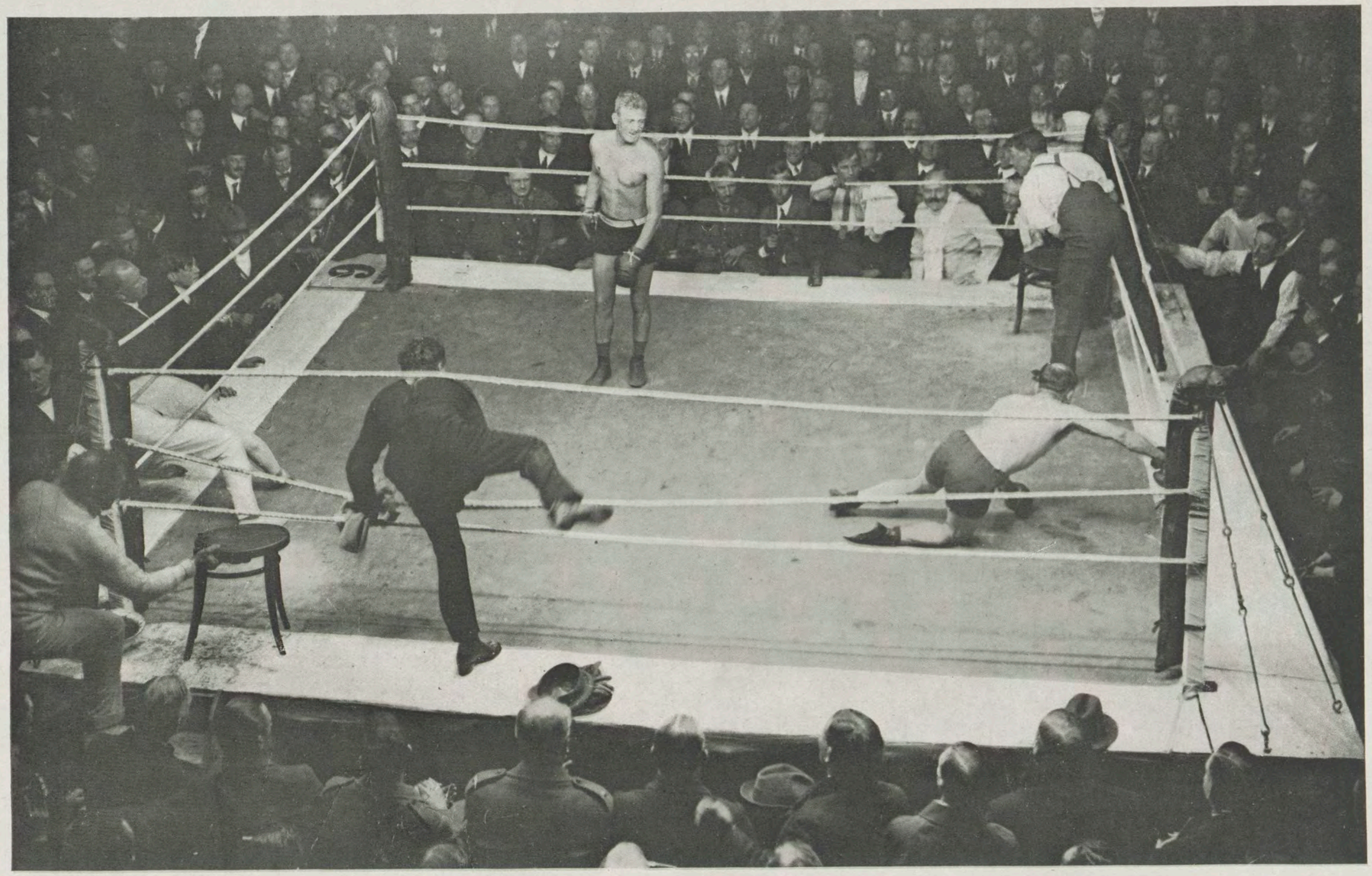
Les sportsmen de France ont fait au premier Numéro de la *Vie au Grand Air* transformée un accueil qui nous a vivement touchés. Nous ne pouvions même pas supposer qu'une revue de luxe comme celle-ci atteindrait le grand public et un tirage aussi élevé. Les 50.000 exemplaires que nous avions tirés n'ont pas en effet suffi pour toutes les demandes et pour tous les collectionneurs. Voilà un résultat qui nous encourage à améliorer encore notre revue. Dès ce fascicule nous avons augmenté le nombre des pages rédactionnelles et nous avons soigné tout particulièrement la présentation. De mois en mois nos lecteurs s'apercevront de nos perfectionnements successifs : c'est le meilleur moyen de leur prouver notre gratitude.

LE NUMÉRO DEUX FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS Pr 12 Nos
FRANCE, 20 fr. ÉTRer 26 fr.

DIRECTEUR : PIERRE LAFITTE.

15 AVRIL 1919 — No 841
DIRon 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBlé : Sté Nle DE PUBLICITÉ
11, Bd des ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS. COPYRIGHT AVRIL 1919 BY HACHETTE ET Cie. PARIS



DEUX VÉTÉRANS DANS LE RING

Le 10 mars à Londres, les anciens champions Driscoll et Pedlar Palmer se sont rencontrés en un match qui se termina au 4e round par la victoire de Driscoll; l'arbitre arrêta le combat, Pedlar Palmer ayant été quatre fois à terre.

POUR UN MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE

par Henry PATÉ, Député.

Le Ministère de la Santé Publique est appelé à s'occuper de toutes les questions d'hygiène et de sports. Nous avons demandé à M. Henry Paté, député de Paris, d'exposer à nos lecteurs les raisons qui lui ont fait demander la création de cet Organe d'Etat.

La beauté de la Victoire ne cache pas, hélas ! les conséquences de la Guerre. Cette dernière, moissonneuse farouche, a affaibli la race jusque dans ses plus intimes profondeurs ; elle a taillé largement parmi les rangs de notre sublime jeunesse. La France couverte de la rosée merveilleuse du sacrifice sanglant, la France toute chancelante encore de ses blessures, la France, sur les sommets de la mort, lance quand même les trilles joyeux de sa Renaissance, dans la fraîcheur matinale de la nouvelle aurore. Elle a voulu vaincre, elle veut vivre maintenant.

Comme une convalescente, qui a besoin de fortifiants, d'air pur, de soleil, pour hâter sa guérison, elle réclame, par la voix de ses savants, par l'appel de ses héros, par l'intervention des plus autorisés de son élite, les moyens d'abattre les fléaux de dégénérescence, misère, tuberculose, alcoolisme, syphilis, paludisme, intoxications, facteurs évidents de la dépopulation ; l'application rigoureuse des règles d'hygiène sociale dans tous les milieux ; l'obligation de l'Education physique, école d'énergie morale et de résistance de l'individu aux attaques de la maladie, pour les enfants des deux sexes.

Elle réclame la transformation de tous nos établissements scolaires en foyers de propagande d'hygiène et de diffusion de la joie saine des exercices physiques ; la création de piscines, de salles de douches, de terrains de jeux, de stades, dans toutes les communes ; la disparition des taudis, des ateliers insalubres ; la création d'Instituts d'Education physique et d'Hygiène où se formeront les éducateurs de la jeunesse ; la préparation de la loi de recrutement de demain et la réduction considérable du temps de l'encasernement, puisqu'il suffira aux citoyens développés harmonieusement, vigoureusement, de quelques mois de présence dans un camp d'entraînement pour acquérir l'éducation spéciale propre à les transformer en combattants, si toutefois ils étaient appelés un jour, en cas d'agression, à prendre les armes pour défendre le pays.

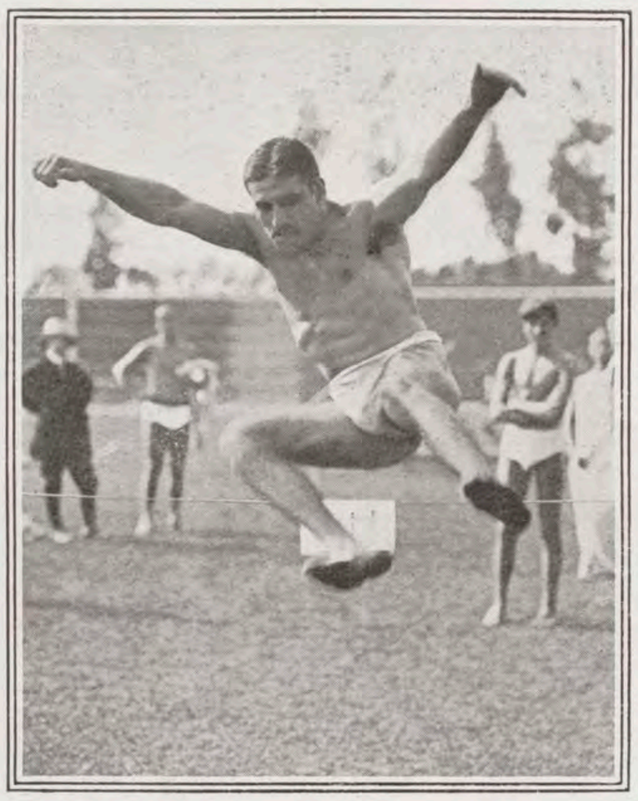
Elle réclame encore la protection de la mère et de l'enfant ; la formation de générations de sujets sains, vigoureux, virils, capables de produire et de se reproduire, d'exploiter les richesses nationales, de conserver à la France le rang auquel tout son passé lui donne droit parmi les peuples ; comme branche de l'activité sociale, la reconnaissance du sport qui depuis quelques années à pris dans le pays une importance énorme et bien que ne rencontrant le plus souvent auprès des Pouvoirs publics aucune aide efficace a pris droit de cité grâce aux bonnes volontés individuelles et à certains esprits éclairés, que nous retrouvons aujourd'hui avec nous et qui pendant trente ans ont mené le bon combat.

Ces vœux, et je m'excuse d'en donner la liste incomplète, formulés par les nombreux groupements d'Education physique et sportive et d'Hygiène sociale, constituent la véritable charte de la Renaissance de la race française. Appuyés par de multiples pétitions ils méritaient l'attention du Parlement et c'est pourquoi j'ai déposé le projet de loi portant la création du Ministère de la Santé Publique, organisme indispensable de coordination et de réalisation, seul capable de réunir les efforts épars en un faisceau agissant dans un but de salut public.

La France de demain sera ce que nous voudrons qu'elle soit. Riche de tout son passé de gloire, elle doit, après avoir fait l'admiration du monde entier, reprendre sa place à la tête des nations et du progrès.

Il appartient aux citoyens éclairés de nous aider à assurer la grandeur de la patrie en sauvegardant la race.

HENRY PATÉ,
PRÉSIDENT DU COMITÉ NATIONAL
DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE.



Le dernier article de Jean Bouin

VERS LES OLYMPIADES

Comme je le laissais entendre dans un article publié dans la *Vie au Grand Air*, la répartition du legs du mécène Bazil Zaharoff n'a pas été sans commentaires. Le Comité national des Sports a dans le partage accordé 125.000 francs à l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques. Il semblerait à première vue qu'avec une telle somme la course à pied puisse être réorganisée ; mais il ne faudrait pas ignorer que cette Fédération a à sa charge l'organisation du tennis, de la natation, du football association, du pentathlon et qu'en distribuant la part du gâteau aux Commissions compétentes il ne revient en tout et pour tout aux sports athlétiques, c'est-à-dire courses à pied, lancements de poids, disques, javelots et sauts, seulement 66.000 francs. Avec pareil budget, celui qui résoudra le problème de construire ou d'améliorer des pistes en province, chose indispensable pour triompher à Berlin, je crois que celui-là aura mérité largement de la nation. Pourtant que faire, nous possédons ainsi encore quelques beaux billets de mille et réjouissons-nous de cette aubaine inattendue, sachons en tirer parti et essayons de réaliser le meilleur résultat par une sage et bonne application.

Selon une phrase que j'ai si souvent employée : « de même qu'il faut de l'eau pour nager il est nécessaire d'avoir des pistes pour courir », les sportsmen me comprendront, car aujourd'hui où la compétition est poussée avec une organisation surprenante, il ne faut plus espérer découvrir et produire des phénomènes, avec un terrain de football sur lequel quelques dévoués et convaincus du sport pédestre auront jalonné une piste.

Non, par piste, il faut comprendre actuellement une installation digne de ce nom. Il y a cinq à six ans, nous avions avec celle de Colombes une certaine avance sur les nations du Continent, mais depuis le Racing Club de France, qui semble s'être désintéressé de la course à pied, qui pourtant lui valut au temps jadis sa réputation, en a oublié l'entretien. Il est vrai que les réunions athlétiques ne rapportent pas de l'argent et que seul le rugby et le tennis sont dignes d'intérêt ; je regrette vivement cette mentalité, car avec 5 à 6.000 francs le club doyen pourrait rendre un grand service à la cause athlétique. Je ne suppose pas qu'il espère dans les faibles ressources de l'Union pour parfaire à cette besogne. Espérons qu'il donnera l'exemple et que ses dirigeants se souviendront que c'est grâce à l'athlétisme que leur club bénéficie aujourd'hui d'une prospérité sans égale.

Contrairement à toutes les autres capitales, Paris ne possède pas une piste permettant à nos athlètes d'affronter les records avec quelque chance, et, comme je l'ai dit si souvent, il ne nous reste plus que deux track, en gazon tout juste bons pour l'entraînement.

(1) Au moment de la mobilisation, nous préparions un numéro spécial sur l'athlétisme. L'étude de tête avait été demandée au grand apôtre de la course à pied et de la régénérescence physique en France, Jean Bouin. Ce fut son dernier article.... Nous le publions avec piété.

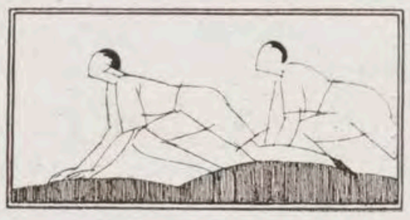
Alors que les Suédois disposent pour Stockholm, dont la population ne dépasse pas 350.000 habitants, de cinq pistes excellentes, dont deux situées au cœur même de la capitale, Paris avec une agglomération dix fois plus dense n'a que deux terrains convenables, je les nommerai : celui du Pré-Catelan appartenant encore au Racing, le deuxième situé à Auteuil est la propriété du Club Athlétique de la Société Générale, il y a bien quelques installations dont les clubs font étalage dans des communiqués adressés à la presse mais mieux vaut ne pas en parler. L'on pourrait tout de même citer la piste du Stade Français agencée dans le Parc de Saint-Cloud, mais son éloignement ne permettra jamais à un athlète, *amateur*, de suivre un training avec régularité.

Examinons maintenant la Province. Ayant couru dans un grand nombre de villes je n'ai pas souvenance d'avoir rencontré un terrain répondant aux conditions nécessaires. La plupart du temps je dus me contenter d'une pelouse de football transformée en piste ou encore de celles de vélodromes en terre battue et quelquefois des places publiques transformées en stades pour l'occasion. Ceci est très bien pour commencer et faire connaître les sports athlétiques, mais pour en arriver à la pratique courante et obtenir des résultats il faut autre chose.

Depuis dix ans nos installations sportives ne se sont pas améliorées, alors que les étrangers ont fait de rapides progrès dans cette voie grâce à leurs pouvoirs dirigeants. Et si aujourd'hui l'on s'étonne que nos athlètes soient inférieurs à leurs concurrents il ne faut pas attribuer cette supériorité à la question de races, mais bien à celle de l'organisation des clubs.

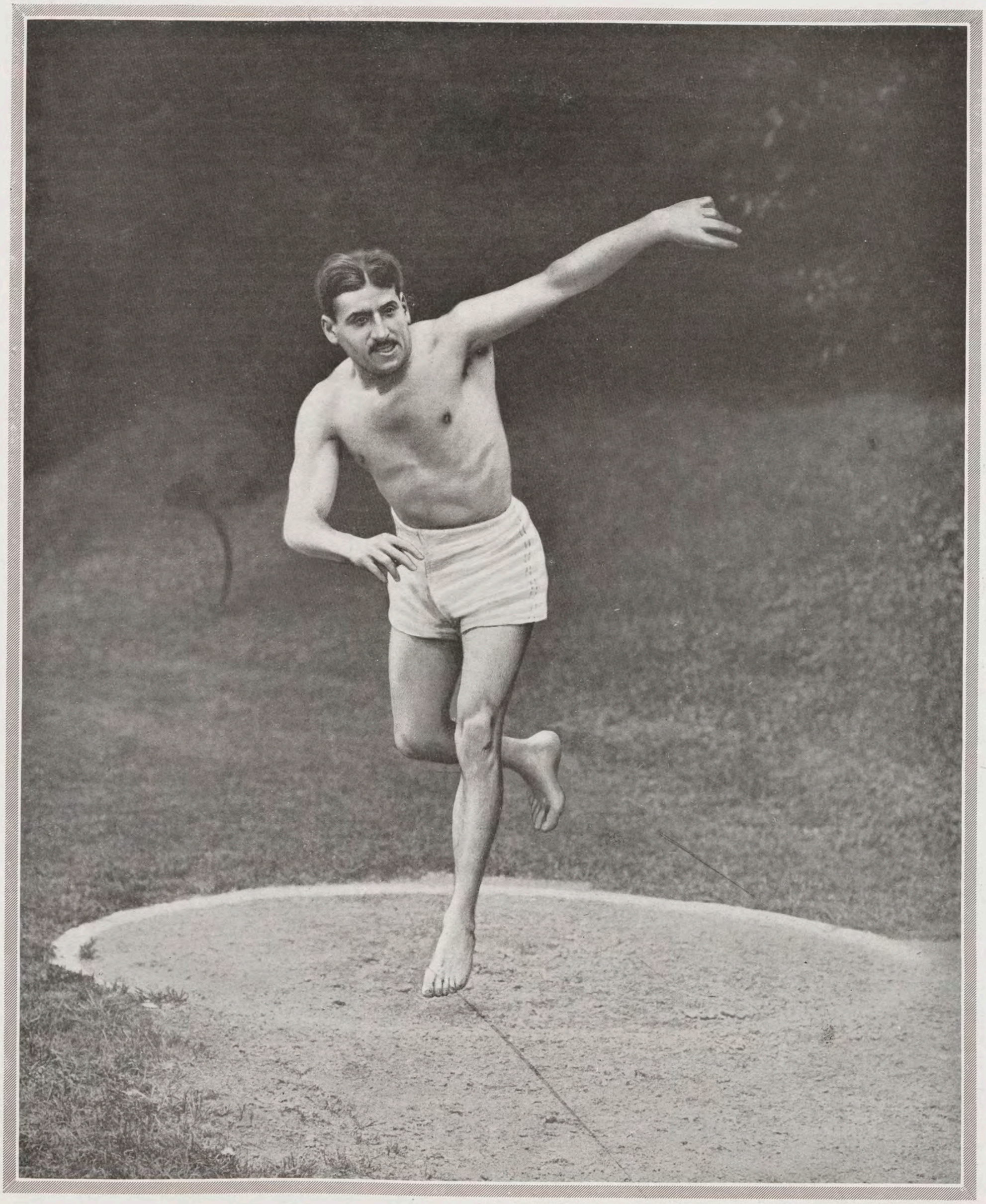
Convaincu de cette idée, malgré le petit budget que nous possédons, je suis encore partisan que c'est dans cette voie que nous devons apporter notre attention et dépenser nos efforts. Je pense que si l'Union ne peut espérer doter la Province de belles pistes, elle devait fournir tout au moins à certains clubs le matériel pour transformer et tenter d'améliorer la pelouse du meilleur club de chaque ville. Pour la course à pied inutile de posséder plusieurs terrains par ville comme cela est nécessaire pour le football, une piste servant aussi bien à un coureur qu'à un nombre illimité. Il reste entendu que cette théorie réclamerait une réglementation dans son application.

L'on peut estimer qu'avec une trentaine de mille francs l'on arriverait à transformer une dizaine de pistes, dans autant de centres qui resteraient à désigner, mais de préférence dans les grandes agglomérations où la sélection peut s'opérer plus facilement.



Les centres sportifs une fois installés, l'on entreprendrait l'organisation d'une réunion athlétique. Celle-ci devrait réunir le plus d'athlètes possible et être patronnée financièrement par l'Union et si possible par les municipalités respectives de ces villes.

La Commission centrale laisserait toute l'initiative aux gens du pays dans la publicité, dans



JEAN BOUIN LANÇANT LE POIDS.

Jean Bouin fut certainement un des plus remarquables athlètes qui aient existé. Champion de France de toutes les distances de 2500 à 5000 mètres, gagnant du Championnat International de Cross Country, le 24 Mars 1913, devant l'Anglais Glover, il réussissait, le 6 Juillet suivant à Stockholm, la magnifique performance, d'élever le record du monde de l'heure à 19 k. 021 mètres (ancien record amateur Shrubb 18 k. 741, professionnel Watkins 18 k. 872). Fervent adepte de la Culture Physique, Jean Bouin, au moment de la déclaration de guerre, s'entraînait au Collège d'Athlètes de Reims.

la question financière et dans quantité d'autres détails. Elle interviendrait pour s'occuper seulement de la partie sportive, c'est-à-dire composition des séries, du programme et surveiller la régularité des records. Cette liberté et ce contrôle instruiraient et formeraient des officiers capables par la suite de diriger eux-mêmes les épreuves régionales. La veille de ces fêtes, l'Union enverrait un conférencier sportif, qui expliquerait à son auditoire les raisons pour lesquelles il nous faut triompher dans les Olympiades et l'intérêt moral qui résulte de ces succès.

Il ferait également l'historique des Jeux Olympiques, parlerait des grands champions, de leurs principales méthodes et de leurs performances. Une comparaison des records français et mondiaux ferait également l'objet d'une longue discussion dans laquelle l'orateur s'efforcerait d'initier les sportsmen sur leurs différentes valeurs.

Une série de projections cinématographiques montrant les meilleurs athlètes expliquerait mieux que de nombreuses paroles l'art de prendre un départ ou de franchir une haie. L'on adjoindrait à ces séances le cinéma ralenti, et si besoin était un médecin s'exprimant en termes simples de manière à être compris des différentes classes sociales expliquerait l'utilité de chaque muscle dans l'effort.

Remarquez que ce projet permettrait d'éduquer et de gagner rapidement les foules à la cause du sport athlétique.

Les frais qu'entraîneraient ces conférences seraient insignifiants, on peut les résumer ainsi :

1° Frais de déplacement et de cachet du conférencier ;

2° Location des films.

Quant à la salle je suis tranquille, car avec toutes les bonnes volontés dont on dispose en Province cela ne coûterait pas un centime.

L'on pourrait même couvrir les premiers frais avec un droit d'entrée très minime.

Et puis, en admettant que cela nécessite une dépense, a-t-on jusqu'aujourd'hui touché au legs Zaharoff, j'imagine tout de même que l'on n'attendra pas d'être à la veille de 1916 pour s'en servir.

A moins que le Comité actuel veuille, comme celui qui nous mena à Stockholm, nous distribuer des casquettes durant le défilé pour que la France ait l'allure d'avoir un uniforme.

Cette histoire de casquette en est une véritable et bien désagréable pour nos représentants français en Suède, aussi ne puis-je me tenir de vous la conter.

Environ deux mois avant l'ouverture des Olympiades, j'avais prévenu la Commission centrale de certaines améliorations qu'il faudrait s'efforcer de solutionner, j'avais parlé de l'alimentation, du logement, du massage et de la tenue. Je me rappelais que lors de l'Olympiade de Londres les Américains avaient adopté un costume uniforme pour leurs athlètes, ceci eut un très gros succès auprès des représentants des différentes nations. Connaissant la tendance de tous les pays à imiter toute initiative américaine, je me doutais qu'à Stockholm l'exemple des Yankes serait suivi. Je ne m'étais point trompé. Lors du défilé qui précède habituellement l'ouverture de la compétition, la majorité des groupements avaient une tenue uniforme.

Les Américains, ne voulant pas rester en arrière, avaient, selon leur habitude du besoin d'étonner le monde, fait encore un effort et, je dois l'avouer, ils remportèrent de loin la palme.

Casquette blanche avec écusson brodé aux couleurs nationales, veste flanelle bleue, pantalon blanc, chaussures blanches, l'on aurait cru voir d'élégants gentlemen comme l'on en aperçoit au bord des plages, et lorsque, groupés quatre par quatre derrière le drapeau ayant fait campagne aux Philippines, ils défilèrent devant la tribune royale, ce fut une formidable ovation.

Allemands, Suédois, Anglais, Finlandais, Norvégiens, Danois et jusqu'au petit contingent sud-africain tous avaient adopté une tenue de circonstance.

Quant à nous l'on aurait cru voir défiler l'avant-garde du carnaval de Nice. Nos dirigeants, sans aucun respect pour le bon renom du Comité, étaient vêtus comme de confortables touristes heureux de visiter un joli pays et nous, athlètes, durant la parade, nous étions occupés à sortir le papier d'emballage de l'intérieur de nos couvre-chefs que l'on venait de nous distribuer si tardivement.

En fait de drapeau, et Dieu sait si nous aurions pu en montrer de glorieux, l'on s'aperçut quelques minutes avant que nos trois couleurs étaient restées à Paris.

Grâce à un Suédois admirateur de notre belle France nous pûmes remédier à notre insouciance en clouant au manche d'une tête de loup un drapeau pris je ne sais où.

Tout le monde a parlé et je suis de ceux-là de l'utilité de découvrir ou de former de nouveaux athlètes pour Berlin mais personne n'a songé à encourager ceux dont nous disposons actuellement. A dater d'aujourd'hui il est peut-être encore temps de faire un sauteur, de trouver un lanceur de poids avec des qualités naturelles ou un homme né sprinter mais pour le coureur de fond il n'en est pas ainsi ; dans cette catégorie je ne compterai pas les marathoniens qui eux pullulent dans le Midi et dans notre métropole algérienne.

L'on naît sprinter, et l'on devient coureur de fond.

Par conséquent un stayer doit travailler plusieurs années pour acquérir un résultat en rapport de ceux des Olympiades. Et ce n'est pas aujourd'hui où il ne nous reste que deux saisons, qu'il sera temps de former des hommes pour Berlin, car dans cette ville plus que partout ailleurs nous devons nous montrer forts.

Sur les distances de 5.000 mètres et de 10.000 mètres nous possédons actuellement une pléiade de stayers, tels que Massot, le jeune et nouveau champion de France, Granger, Bonvicini, Vignaud et tant d'autres capables de satisfaire nos désirs. Ces athlètes, sans avoir jamais fait des temps transcendants, n'en sont pas moins doués de solides et excellentes qualités, capables d'améliorer leurs performances, mais pour cela il serait nécessaire de les encourager et de les aider dans leur entraînement.

De ce côté-là nous pouvons obtenir rapidement un résultat, si nous savons tirer parti de la qualité de ces jeunes champions.

Il est certain et cela ne fait aucun doute que les nouveaux règlements amateurs créés et adoptés par la « Fédération athlétique internationale » nous placent aujourd'hui dans une infériorité écrasante vis-à-vis de nos concurrents.

Alors que les fils d'Albion disposent de la semaine anglaise, que les pays scandinaves bénéficient des longues soirées permettant à l'employé et à l'ouvrier de s'adonner aux sports à la sortie du bureau ou de l'usine, que les Américains jouissent du séjour prolongé des jeunes gens dans les Universités et de la liberté qui leur est accordée pour s'entraîner, le Français est astreint à une présence formidable dans la vie industrielle et commerciale, ajoutez à cela l'éloignement des terrains de sport et vous serez édifiés sur la possibilité pour un Français de pratiquer le sport amateur.

L'on a pu constater en boxe où les gains permettent de s'entraîner régulièrement, que nos petits champions avaient fait des progrès surprenants de rapidité. Ceci simplement pour faire une comparaison, n'allez pas croire pour cela que je sois un partisan du sport professionnel, bien au contraire je le désapprouve pour maintes raisons développées à différentes occasions.

Ces succès récoltés en boxe prouvent bien que notre race est tout aussi bonne que celle de nos adversaires, et si nos athlètes olympiques n'ont pas gravi aussi rapidement les échelons de la gloire que nos athlètes combattants cela est dû à l'impossibilité pour les premiers de disposer du temps ou de supporter les frais que nécessite l'entraînement d'aujourd'hui.

La plupart de nos champions actuels étant de condition moyenne, comment veut-on qu'il soit permis à ces modestes travailleurs de délaisser ou de négliger la besogne qui assure leur existence et cela pour remporter des prix insignifiants.

J'en conclus que le règlement international met nettement en infériorité l'artisan vis-à-vis de l'athlète fortuné.

Il est pourtant une loi qui pourrait nous assurer une suprématie sportive, c'est celle du séjour obligatoire dans l'armée.

Ici, étudiants, employés, ouvriers jouissent tous d'une certaine liberté, les classes terminées combien d'heures sont perdues à flâner dans la cour du quartier, à la cantine où les litres et les pipes se succèdent rapidement.

Ah ! si l'on se décidait à faire une plus grande place aux exercices physiques et remplacer ces heures de *farniente* par des concours sportifs, c'est dans cette formidable masse que l'on découvrirait des champions parmi les rudes gars des campagnes.

Le troupier plus que tout autre adore le sport, il faut avoir entendu et assister dans une chambrée aux conversations qui se livrent la veille ou après le résultat d'un grand combat de boxe, d'un passage dans la garnison du Tour de France, etc., en général tous les actes sportifs quels qu'ils soient passionnent le soldat français, cela est très naturel en raison de son âge et de la distraction que l'on éprouve dans la pratique du sport.

Pour arriver aux résultats que nous recherchons, c'est-à-dire triompher aux Olympiades, il serait utile, et sans pour cela désorganiser l'armée, je l'expliquais tout dernièrement au général Gallieni qui approuva entièrement mon idée, de rassembler après certaines éliminatoires, une sélection de champions dans un bataillon, et, tout en accomplissant les devoirs militaires, ces athlètes pourraient se préparer soigneusement à la lutte internationale.

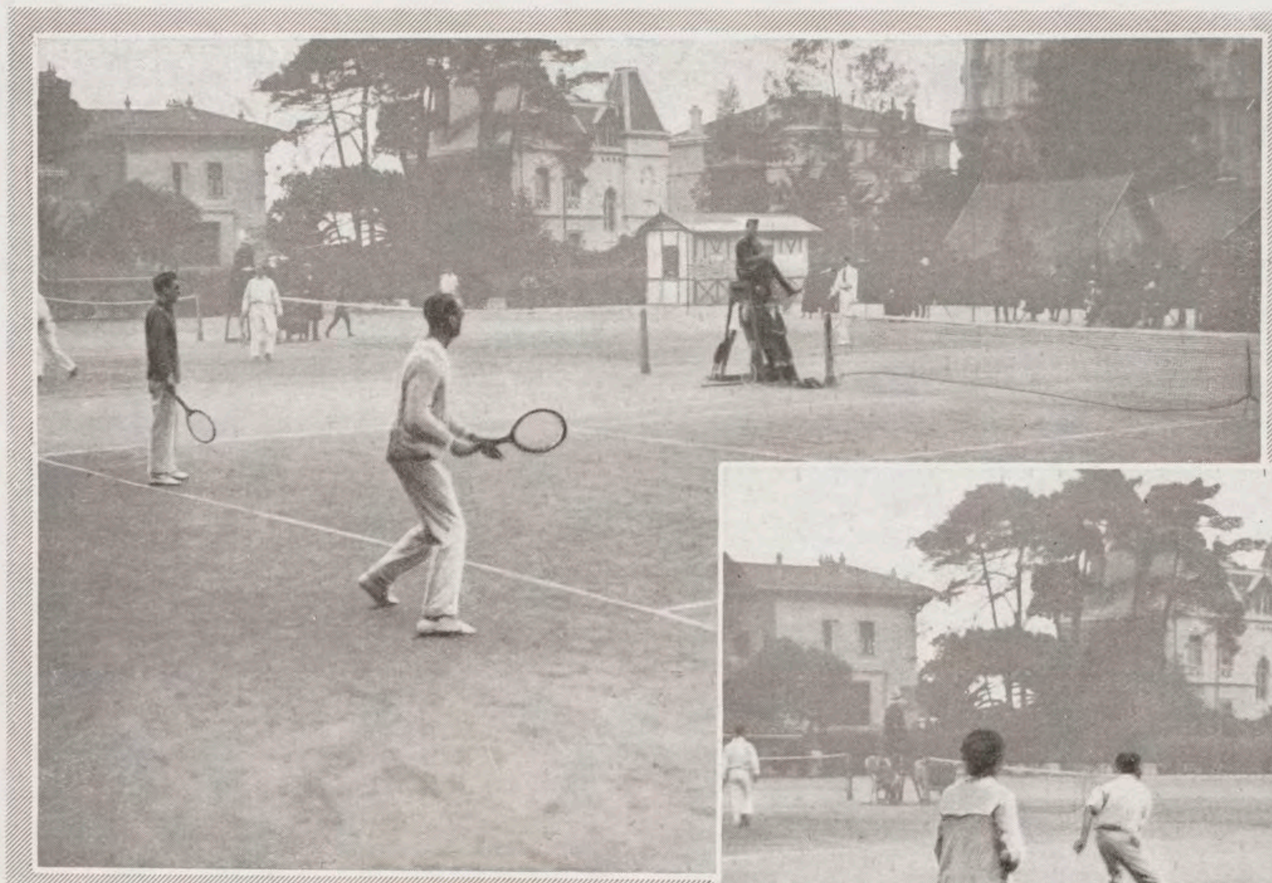
Comme garnison Reims s'imposerait grâce à son stade magnifique pouvant satisfaire à la pratique de tous les sports.

Puisse un jour cette idée être adoptée et nous réserver des victoires qui obligeront nos adversaires à nous considérer comme nous le méritons.

JEAN BOUIN.

LE CHAMPIONNAT DE TENNIS DE CANNES

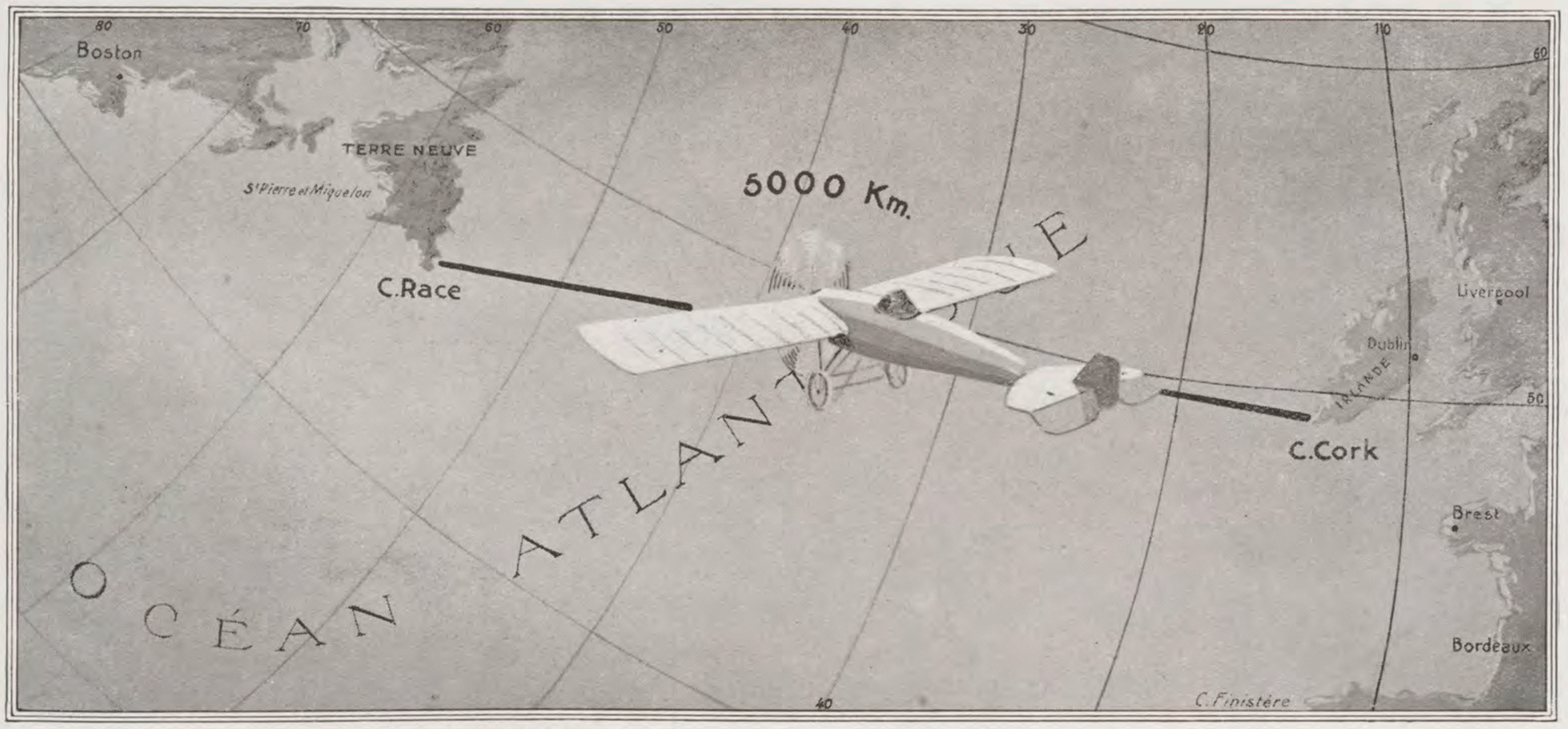
Au cours du championnat international qui se termina le 3 mars, les lieutenants Williams et Wasburn s'adjugèrent la victoire dans l'épreuve des officiers américains.



Dans le double mixte, l'équipe formée par l'Américaine miss Wolfson et le joueur roumain Michu qui s'est révélé seulement depuis cette année, triompha du team adverse, Mlle Lecaron-Lecaron par 7-5, 6-2.

En double, Mattey et Decugis revenus en bonne forme, battirent assez facilement Darrengin et White par 6-2 et 6-0, mais ils succombèrent quelques jours après dans la finale devant Williams-Wasburn.

La finale du double mixte revint à Mlle Langlen et Decugis, lequel jouait sous le nom de Stanhope. Ils battirent l'équipe Wolfson-Michu par 6-3, 6-1. Depuis ils gagnent le double du Championnat de Nice.



LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE CONÇUE PAR MARC POURPE

A son retour du raid Le Caire-Khartoum et retour (4.500 kilomètres au-dessus du désert), le champion de l'aviation civile, Marc Pourpe (tué à la guerre) avait voulu entreprendre la traversée de l'Atlantique. Voilà l'itinéraire qu'il avait l'intention de suivre.

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

Par Jacques MORTANE

C'EST la question à l'ordre du jour. Tous les quotidiens annoncent les tentatives plus ou moins prochaines d'avions plus ou moins gigantesques, pilotés par des aviateurs qui ont plus ou moins envie de se lancer dans la grande aventure. Mais n'est-ce pas de la bonne publicité pour les constructeurs et pour les pilotes ? Elle ne coûte rien et elle enthousiasme quelques intéressés. Seul l'Atlantique se soucie peu du bruit fait autour de lui.

Le plus lamentable de cette histoire c'est que l'on arrive à mettre dans la cervelle de gens normaux jusqu'alors des idées grotesques, malsaines et dont la réalisation — si elle se produisait — pourrait être lugubre. Chaque jour, de braves garçons se réveillent en s'écriant : « Moi aussi, je veux essayer de traverser l'Océan. » Si on les prenait au mot — dans la quantité, il en est qui s'élanceraient au-dessus des flots — combien périraient avant d'avoir même eu la moindre lueur d'espoir de réussir.

C'est qu'il ne suffit pas d'avoir un avion capable de tenir l'air pendant 20 heures sans escale aux mains d'un pilote endurant et même de grande valeur. Pour une semblable aventure, il faut avant tout un navigateur. On ne s'en rend pas compte et cet oubli fera peut-être finir bien des champions au fond de l'Océan.

L'aviateur ne doit s'occuper que de ses commandes et du fonctionnement du moteur, il est nécessaire qu'il ait toute confiance en celui qui le dirige. La traversée de l'Atlantique, c'est, en action, la fable de l'*Aveugle et le Paralytique*.

Le prix de 250.000 francs accordé par le *Daily Mail* à celui qui réussira la liaison entre les deux continents en moins de 72 heures, avec escales sur l'eau, seulement, fait tourner de nombreuses cervelles. 250.000 francs constituent un lot évidemment tentant, mais pas au point de convier au suicide !

On s'obstine à répéter — les plus hautes autorités ne cessent de le faire, mais ne se proposent pas comme passagers ! — qu'avec les avions actuels, on peut très bien aller d'Europe en Amérique... Acceptons-en l'augure, des encouragements efficaces feraient mieux cependant notre affaire que des discours.

Au point de vue de l'itinéraire à suivre, il ne suffit pas de chercher à prendre le parcours le moins long, il faut connaître les conditions atmosphériques, le régime des vents, des brouillards, etc... J'avoue n'y rien connaître, je m'empresse de vous le dire. D'autres sont heureusement mieux au courant de la question que moi et c'est à eux que j'ai demandé de me faire une instruction qui pourra sembler très solide, mais qui n'est en somme qu'un bien léger vernis.

Doit-on faire la traversée de Saint-Jean de Terre-Neuve (Amérique du Nord) à l'Irlande, sans escale, par l'itinéraire le plus court, ou doit-on essayer de faire des crochets plus au Nord ou plus au Sud ?

Il est un trajet que la revue américaine *Aviation and Aircraft Engineer* préconise en l'appelant A. B. *(All British)*. Il est de 1.923 milles marins.

Il devrait être couvert sans escale par un appareil pouvant voler 22 heures au moins et transportant 4.250 litres d'essence et 450 kilos d'huile. Comme en charge utile, un appareil ne peut emporter plus du tiers du poids total, l'appareil aurait ainsi au départ un poids mort de 15 tonnes.

La route qu'il suivrait est la plus intéressante météorologiquement (ouf !) : « Elle est tout au plus battue par des vents anticyclonaux qui naissent sur les côtes espagnoles dans une atmosphère à haute pression et passent par les Antilles. Le chemin resterait ainsi au milieu de cet air. Près du Groenland et d'Iceland, au contraire, l'atmosphère à basse pression engendre des cyclones. De plus, cette région est traversée par une zone dominée pendant l'été par des brouillards sur une longueur de 300 milles en mer, brouillards produits par le dégel des glaces et qui pourraient faire perdre leur route aux aviateurs, à moins qu'ils connaissent parfaitement l'entité et la périodicité des courants aériens prévalant dans le continent Nord Américain et dans le Nord Atlantique. Ce travail a été établi avec exactitude par le professeur L. Roth, de l'observatoire Blue-Hill, et permettrait aux pilotes de corriger eux-mêmes leur déviation sans même recourir à des points de repère. »

La seconde route, par les Açores, offre les plus grandes chances de succès, d'abord parce que le trajet de la plus longue étape à parcourir est de 1.200 milles marins, soit 13 heures de vol, ensuite parce que c'est l'itinéraire où les perturbations atmosphériques sont le moins à craindre.

Cependant, il y a deux écueils dans cette traversée : l'atterrissage difficile dans les Açores, ces îles étant toutes de nature volcanique et montagneuse, à part Saint-Michel ; les vents très violents qui soufflent d'une façon presque continue.

D'autres proposent les itinéraires suivants :

Amérique du Nord — Amérique du Sud — Afrique Centrale-Espagne. Evidemment c'est un magnifique voyage, mais plutôt autour du monde qu'au-dessus de l'Atlantique ; Saint-Jean de Terre-Neuve — Christian Sound-Groenland-Beyk-Javick Irlande (2.300 milles répartis ainsi : 940 + 730 + 630). Et pour se diriger ? Pour trouver sa route au-dessus de l'immense nappe d'eau ? Comment observer un point de repère en pleine mer ? Ici encore c'est l'opinion de savants que je vous donnerai : « L'étoile polaire

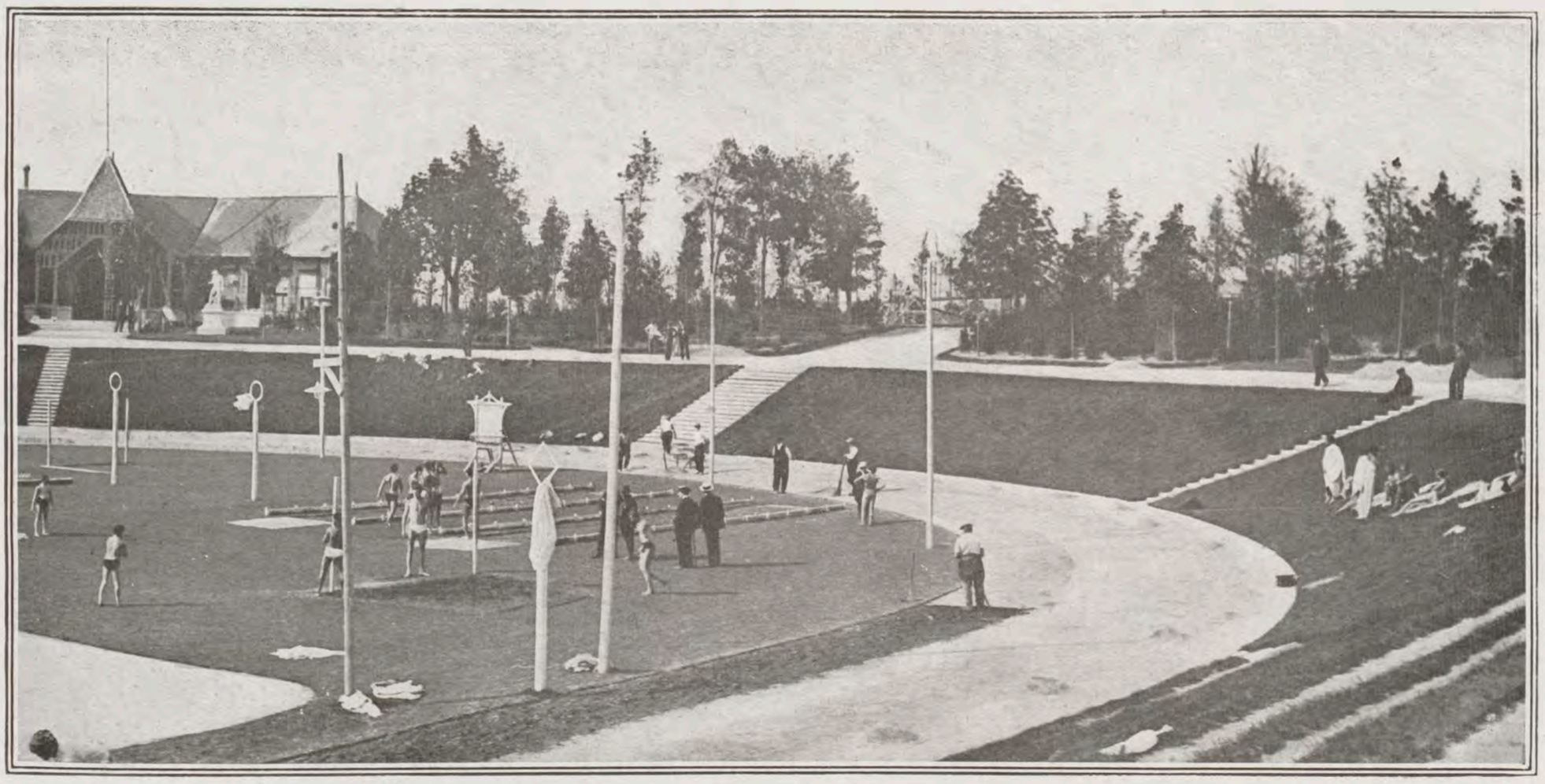
LES DIRIGEABLES MODERNES

Les Anglais fournissent un gros effort du côté des dirigeables gigantesques, perfectionnement des Zeppelins. Ils fondent de grandes espérances sur ces engins, dont l'un, avec le Capitaine Hicks et un équipage de 30 hommes, a tenu l'air 3 heures pour sa première sortie. La particularité de ces gros cubes est d'avoir la nacelle au sommet du dirigeable. On y accède par un ascenseur.

qui a toujours été la fidèle escorte du navigateur dans les temps où l'unique instrument d'observation était l'astrolabe, peut, relevée sous un angle donné par rapport à la route suivie, être aussi la fidèle escorte du navigateur du ciel. Avec ce point de repère, on peut établir l'angle de dérive, et beaucoup conseillent d'essayer le vol par une nuit étoilée. » La moderne marche à l'étoile !

Le professeur américain G. Triscon assure qu'aux Etats-Unis, on a étudié et créé un appareil qui, grâce à la T. S. F., peut donner la direction à une machine distante même de 1.500 milles marins. C'est mieux encore que l'Étoile polaire. L'avion pourrait ainsi recevoir la direction de deux stations radiotélégraphiques situées l'une au départ, l'autre à l'arrivée. L'appareil récepteur de l'aéroplane ne pèserait que 46 kilos.

Il semble que le vainqueur sera un trimoteur. Il est infiniment supérieur aux bimoteurs : avec ceux-ci, lorsqu'un moteur a une panne et que l'on vole avec l'autre, il faut corriger la route continuellement. Le trimoteur, offre la solution la meilleure pouvant rendre le vol très économique et plus sûr. JACQUES MORTANE.



LE STADE DE REIMS

Construit grâce à la générosité du Marquis de Polignac et placé sous la direction du lieutenant de vaisseau Hébert qui y appliquait sa méthode, ce "Collège d'Athlètes", qui fut réalisé en s'inspirant de l'antiquité, fut le premier Stade important dont l'installation ait été bien comprise; il fut détruit par les Allemands pendant les premiers mois de la guerre.

LE STADE MODÈLE

Par le Docteur JIM-CORNET

LES PREMIERS ESSAIS. Le colonel espagnol Amoros, venu en France et naturalisé français, obtint, par ordonnance royale, concession d'un immense emplacement, place Dupleix, derrière le champ de Mars. Il y dépensa de 1820 à 1832 environ 350.000 francs; il recevait une pension annuelle de 60.000 francs pour l'entretien de ce stade et comme appointements. Le terrain compris entre la rue Desaix, la rue Duguesclin et la place Dupleix, dessinait un carré assez régulier de 250 à 300 mètres de carré. Il ne s'agissait pas d'un local couvert, d'un gymnase d'agrès comme on serait tenté de le croire mais d'un vaste terrain en plein air, bordé d'arbres, comprenant des pistes de courses, des emplacements de jeux, de sauts, des mats, des échelles, tout un matériel fixe et mobile qui fut transporté à Fontainebleau en 1849 quand l'établissement eut achevé de péricliter. Le projet Fontainebleau resta d'ailleurs à l'état de projet. En 1852, Laisné et le colonel d'Argy fondent à Vincennes dans la redoute de la Faisanderie, l'établissement qui est devenu depuis l'Ecole Normale de gymnastique de Joinville-le-Pont.

Entre temps un ancien hercule forain de Nîmes, mais athlète de génie, Triat, venu à Paris, en 1845, fonde avenue Montaigne un gymnase comportant des appareils de toutes sortes : agrès et machines à contre-poids. La douche y existait déjà, ainsi que la friction de la main terrible du maître. Tel quel ce n'était pas encore le stade tel que nous le concevons maintenant ; pourtant il semble bien que ce même Triat en ait eu l'idée. Il a laissé, en effet, un projet colossal d'*Académie de tous les sports* qu'il voulait édifier dans l'île de Billancourt. Mais la ville de Paris ne consentit pas à lui accorder la somme considérable qu'il avait sollicitée.

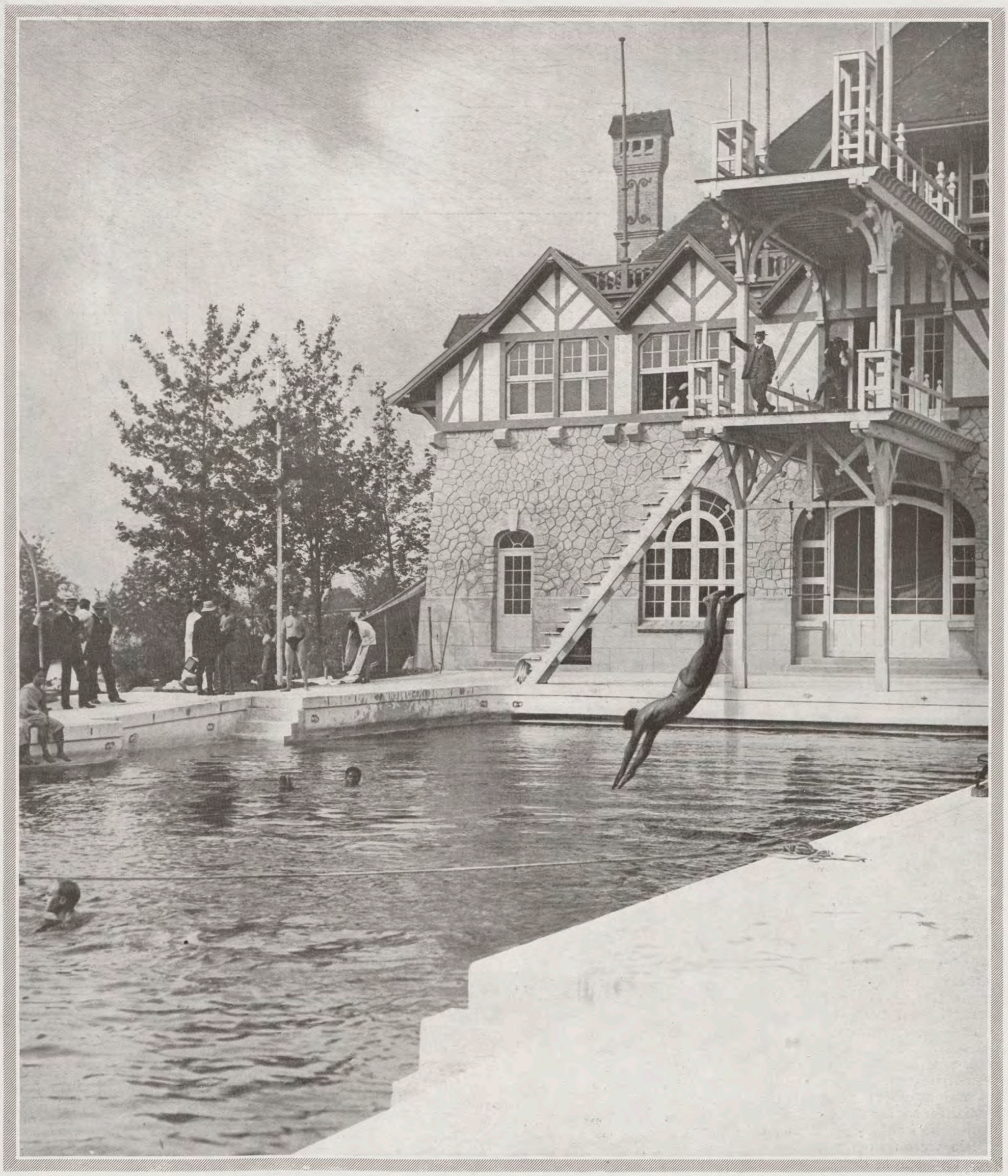
Dans la suite, la cause des sports rallie des noms que la reconnaissance doit nous rendre inoubliables, ce sont ceux de : de Coubertin, Grousset, Cazalet, Lachaud, Reichel, Th. Vienne, Philippe, Demeny, Tissié, Hébert. Les travaux de ces personnalités éminentes, l'étude des organisations de nos voisins d'outre-Manche d'abord, puis d'outre-atlantiques nous ont mis sur la voie définitive du stade moderne, champ d'athlétisme tel que le concevaient les Grecs et où ils disputaient leurs Olympiades. C'est ainsi qu'on vit naître les intéressantes organisations du Racing au Bois de Boulogne, du Stade à Saint-Cloud, les terrains de jeux au collège de Normandie. La généreuse initiative d'un journal nous valut le Stade de Colombes, qui vit de si magnifiques réunions, mais qui est déjà trop loin dans la banlieue parisienne. Enfin le Collège d'Athlètes de Reims fut un établissement-type, plus dans l'esprit de sa conception que dans sa réalisation matérielle, à l'image duquel nous devons souhaiter de nombreuses créations semblables, multipliées en tous les points de notre pays.

LE STADE D'AUJOURD'HUI. Demain, nos villes du Nord et de l'Est vont être en plein effort de réparations et de reconstructions. Le grand mouvement en faveur de l'Education Physique et des Sports, qui avait déjà secoué la France léthargique dans les années qui ont précédé la guerre, s'est encore accru. Le terrible bouleversement subi par le pays a fait sentir encore plus durement la nécessité d'une prompte réparation de ses forces. La régénération de la race épuisée s'inscrit en tête de nos nouveaux devoirs pour l'ère de paix féconde qui s'ouvre.

Jusqu'ici tous les efforts de la meilleure propagande se sont heurtés contre des résistances de préjugés ou de caractères, mais surtout contre des difficultés matérielles issues d'un état de choses et de lieux que nous subissons sans en être tout à fait responsables, puisqu'il est l'erreur des générations antérieures. Il n'y avait en France, ni dans le village, ni dans le chef-lieu de moyenne importance, ni dans la ville de premier ordre, les terrains nécessaires pour permettre le libre essor et les sportives évolutions d'une jeunesse impatiente et toute conquise à la religion nouvelle.

Puisque la tempête a nivelé, et qu'il nous faut reconstruire en hâte, profitons de cette douloureuse obligation pour faire mieux que ce qui existait. Il faut reconstruire en tenant compte des nécessités nouvelles, en nous inspirant des besoins unanimement reconnus.

Il faut dans chaque village, dans le voisinage immédiat de l'école, ou plutôt attenant à l'école, un terrain de jeux pour la jeunesse locale. Les municipalités feraient bien de s'inspirer du plan adopté par Hébert, plan qui suppose un terrain de 180 mètres de long sur 60 de large ; ce sont les chiffres minima. Ce terrain comporte :

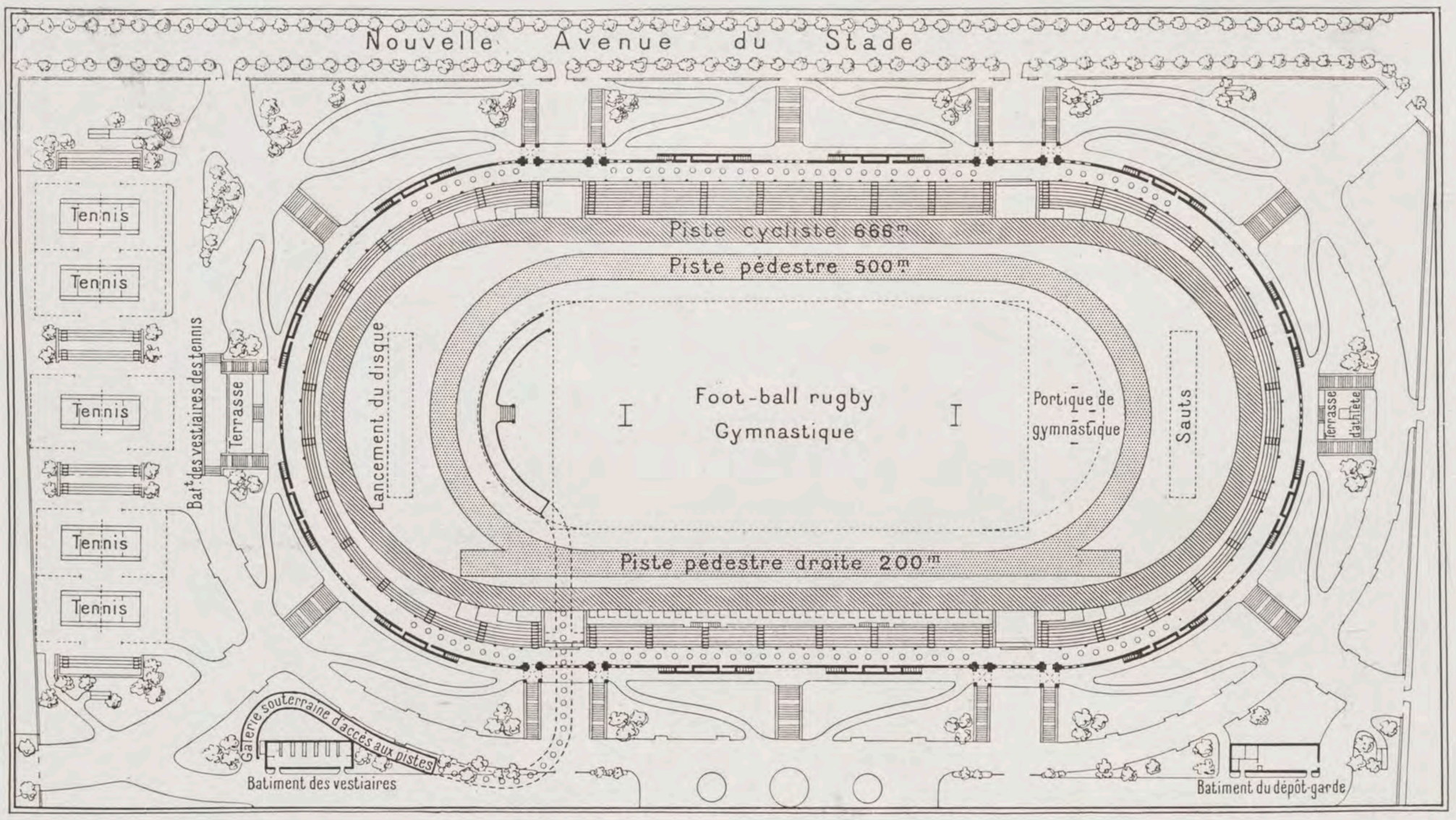


LA PISCINE

Il n'est pas d'entraînement possible sans piscine ; la natation tient en effet une grande place dans la culture physique, le Collège d'Athlètes en possédait une très belle avec plongeoir. Dans tous les stades à l'étude à Paris, il en est prévue une ou plusieurs.

Une piste circulaire pour les courses à pied, courses de fond ; une piste droite pour les courses de vitesse; des sautoirs; un vaste espace libre pour les exercices collectifs et les jeux, au centre de la piste ; des appareils de suspension et de grimper : barres, cordes, échelles, plates-formes d'escalade, portiques, etc. Des obstacles de toutes sortes pour la piste de course à pied ; un matériel comprenant : des poids, barres, haltères, massues, sacs lestés, boulets, disques, balles, marteau, ballons, etc.

Une baraque servant de gymnase couvert pour que les intempéries ne suspendent pas l'enseignement physique; cette baraque



UN STADE MODÈLE

La ville de Lyon possède un Stade pouvant contenir 10.000 spectateurs. Au centre, plusieurst errains en pelouse servent à pratiquer le football, et aux extrémités se trouvent des portiques de gymnastique et des espaces d'entraînement. Une piste pédestre de 500 mètres de tour et de 8 mètres de large entoure la pelouse ; extérieurement à cette piste se trouvent deux terrains pour sports divers, sauts, disque, etc. Ces terrains sont bordés par une piste cycliste de 7 mètres de large ; enfin une piscine est en construction dans les bâtiments du dépôt que l'on aperçoit sur notre dessin, en bas à droite.

pourra contenir un emplacement pour la lutte, la boxe, l'escrime, etc.; à cette baraque pourront être annexés le vestiaire et l'installation d'hydrothérapie.

Enfin le voisinage d'un cours d'eau permettrait l'organisation d'une piscine. Mais cours d'eau et piscine, n'en rendent pas moins indispensable l'existence d'une installation hydrothérapique, sur le terrain même. Les soins de la peau sont à la base de toute éducation physique. Mieux vaudrait ne pas faire d'exercices, mieux vaudrait ne jamais mouiller sa chemise ou son maillot, que, l'ayant fait, ne point débarrasser son épiderme de la sueur bienfaisante libératrice des toxines, par des ablutions généreuses.

Dans une ville d'importance moyenne, le stade municipal sera un peu moins rudimentaire, il réalisera un emplacement de 1.500 à 2.000 mètres carrés, parfaitement clos, où la jeunesse de la région trouvera un terrain soit de rugby, soit d'association, entouré par une piste de course à pied en cendrée. Cette piste aura une ligne droite de 120 à 150 mètres. Extérieurement à la piste seront les courts de tennis et les emplacements de jeux américains — auxquels nous renoncerons difficilement maintenant que grâce à l'Y. M. C. A, nous les connaissons : Basket-ball, Volley-Ball, Base-ball... etc. Une piscine, cette fois congrument installée permettra outre les épreuves habituelles de natation, la pratique du water-polo et l'exécution des divers plongeons. Enfin des vestiaires confortables pourront être parfaitement réalisés par l'adjonction au terrain de deux grandes baraques, comme celles que la vie du front nous a rendu familières. Nous reviendrons plus tard sur la disposition intérieure et l'aménagement de ces vestiaires.

La piscine sera donc l'innovation de premier plan de notre stade municipal ; les jeux américains seront aussi des nouveautés sans aucun doute bien accueillies. D'autres services parfairont cette organisation : le service médical aura un local isolé, pourvu de tout le nécessaire commandé par l'urgence ; inutile d'ajouter qu'il sera meublé de tous les appareils et instruments nécessaires à l'établissement de la fiche physique. L'éducation physique n'aura de valeur que si elle est méthodiquement et scientifiquement conduite. Elle n'aura d'assises solides et ne répandra ses bienfaits que si elle est physiologiquement contrôlée et conseillée.

Là, règnera le médecin du stade, aidé de quelques masseurs soigneusement dressés ; faut-il ajouter qu'il sera relié téléphoniquement avec une entreprise d'ambulances automobiles et avec tous les établissements hospitaliers de l'endroit.

Il est peu de villes de province qui, sinon au cœur même de leur agglomération, au moins à leur périphérie immédiate, n'offre des emplacements susceptibles d'être appropriés et aménagés en vue de l'édification d'un stade municipal répondant à cette description générale.

A titre d'exemple, nous citons le projet du Stade de Besançon, conçu sur un plan admirable.

Enfin la ville de plus de cent mille habitants, la grosse cité industrielle, ou la ville universitaire a le devoir d'une organisation plus complète encore.

Son Stade doit être aux portes mêmes de la ville. Il serait parfait s'il était à la porte même du lycée ou des Facultés. Pourquoi dans la ville nouvelle qui va renaître de ses ruines, les établissements d'enseignement ne seraient-ils pas groupés précisément autour d'un vaste terrain destiné à devenir leur stade universitaire ? Rappelons que l'éloignement des grands terrains d'athlétisme a été, à Paris, notamment, une des raisons pour lesquelles une partie de la jeunesse s'est montrée réfractaire à la pratique des sports. Que de jeunes camarades, inscrits dans des clubs parisiens, n'ont jamais figuré sur les terrains de jeux, arrêtés par les difficultés du transport, les obstacles d'un déplacement, dérangeant sinon onéreux. Il faut mettre le sport à la portée des plus indifférents, des plus réfractaires. Il faut lui gagner des adeptes par le spectacle quotidien d'une pratique que nous aurons rendu facile par les meilleures et les plus confortables dispositions.

Imiterons-nous le stade Herriot et unirons-nous dans une enceinte commune les sports de spectacle comme le cyclisme et l'athlétisme ?

Tout en admirant presque sans réserve le magnifique Stade lyonnais, conçu par un architecte de génie, M. Tony Garnier, sous l'égide d'un maire acquis aux idées modernes, nous accepterons l'arrangement un peu différent qui fera le vélodrome voisin immédiat du stade, mais indépendant de lui. Il y a pour cette disposition des raisons de valeur : les mêmes heures pouvant convenir à une réunion cycliste et à une finale de championnat de foot-ball par exemple.

Dr Jim-Cornet.

L'AUTOMOBILISME DE DEMAIN (1)

Par BAUDRY DE SAUNIER

Manquerons-nous d'essence ? Nous avons vu dans le dernier numéro que l'essence obtenue de la distillation classique du naphte ne parvient aujourd'hui qu'à couvrir assez difficilement nos besoins et qu'assurément elle ne correspondra pas demain aux demandes énormes de l'automobilisme triomphant. Nous avons vu que le craking, auquel il faut adjoindre la catalyse, arrive à notre secours de façon décisive

L'ESSENCE DE SCHISTE. Par des moyens analogues, on obtient de l'essence d'une substance bitumineuse noirâtre qu'on trouve par plaques ou schistes dans le sol. Leur distillation fournit une huile minérale nommée *bog-head* ou naphto-schiste, origine de ce nouveau combustible. La question intéresse directement notre pays puisqu'il possède d'importants gisements de schistes bitumineux, notamment dans les environs d'Autun, jadis exploités pour la production du gaz dit naturel.

L'ESSENCE DE GAZ NATUREL. Quelques mots sur le gaz naturel, loin de nous éloigner de l'essence, nous rapprochent au contraire d'une solution qui peut nous en fournir beaucoup. Aux Etats-Unis le gaz naturel, celui qui sort de terre sans que l'homme ait pour l'utiliser d'autre effort à produire que de le capter, est si abondant que des cités entières sont par lui éclairées et chauffées, et que — détail authentique — le chiffre d'affaires qu'il provoque est exactement égal à celui du pétrole !

Les prix élevés de l'essence ont permis d'appliquer à la recherche de ce carburant le procédé, onéreux cependant, qui consiste à comprimer et condenser le gaz, à le dissoudre dans de l'huile minérale, et à en extraire ensuite par distillation la gazoline (essence légère). De jour en jour cette industrie nouvelle progresse. Elle sera probablement l'un des facteurs aussi de notre quiétude.

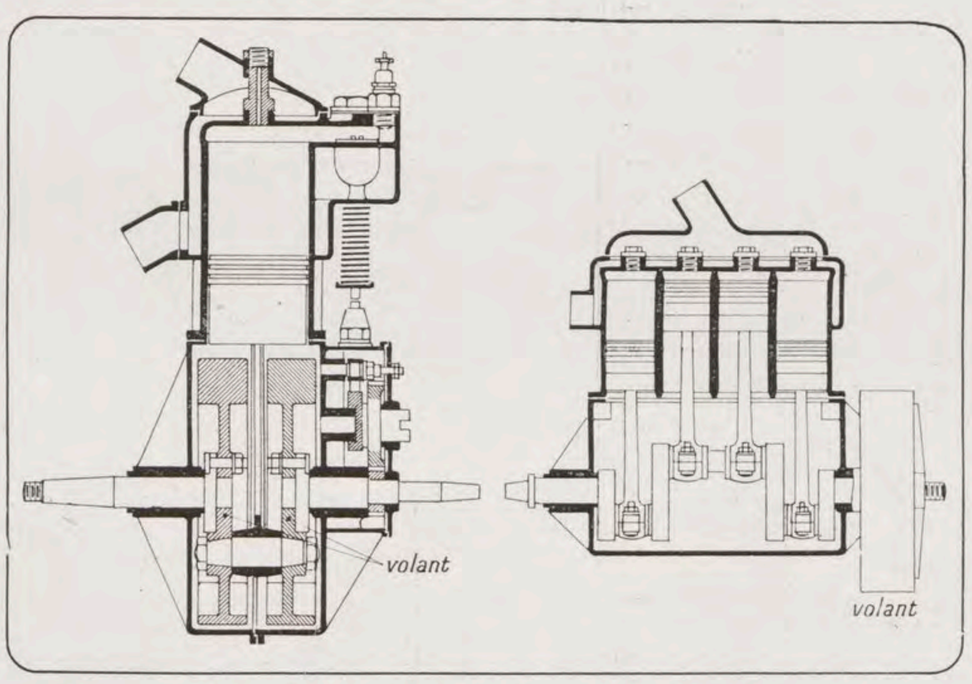


FIG. 1. — Dimensions comparées de moteurs de même puissance à 1 et 4 cylindres.

LE BENZOL. Voyons si l'essence ne pourrait tirer parti de quelque alliance ! Elle possède un concurrent — en même temps un ami, d'ailleurs moins brillamment doué qu'elle — sous les espèces d'un autre liquide qu'on nomme le benzol. C'est là un des nombreux sous-produits qu'on obtient lorsqu'on distille de la houille (charbon de terre) pour fabriquer soit du gaz d'éclairage, soit du coke. Dans l'une ou l'autre opération on recueille à la fois des eaux ammoniacales d'une part, du goudron de l'autre. De ce goudron on tire — car la richesse chimique de la houille est prodigieuse — notre benzol, dit «essence légère de houille », de la naphtaline, de l'aniline, du phénol, etc...

Le benzol ne peut être facilement employé à l'état pur dans nos moteurs à explosion, parce qu'il est affligé : d'une densité trop élevée (840), d'où nécessité d'alourdir le flotteur du carburateur ; d'un point d'inflammation trop élevé aussi (+ 15°), d'où difficulté de mise en route, alors que l'essence s'enflamme même à — 17° ; d'un point de congélation trop élevé (— 7°), d'où solidification en hiver du liquide dans le réservoir et la tuyauterie, alors que l'essence exige plus de 100° au-dessous de zéro pour se prendre en masse ; enfin, mélangé d'air, il est affecté d'une détonation brisante, c'est-à-dire tellement rapide qu'elle compromet la solidité du moteur, ou qu'elle en exige le renforcement, c'est-à-dire l'alourdissement.

D'autre part, il est évident que le benzol, dont le prix est relativement bas, en temps normal tout au moins, pour la raison qu'il est encore peu demandé, deviendra fort coûteux lorsque les besoins de ses services augmenteront, parce que sa production est forcément limitée : une usine ne peut fabriquer de benzol qu'autant qu'elle a vente assurée pour le gaz et le coke qui sont nés en même temps que lui. Le benzol ne peut donc physiquement, ni ne doit logiquement, être consommé pur.

BENZOL-ESSENCE. Mais il fait avec l'essence un fort bon mariage où disparaissent presque totalement ses principaux défauts. Ils forment à eux deux (25 % d'essence) le « white-spirit ».

De plus il s'associe très heureusement à un autre liquide, l'alcool, que nos moteurs digèreront gaiement lorsqu'on leur aura donné une constitution appropriée.

L'ALCOOL. Depuis presque l'origine des automobiles, on essaie de leur faire adopter l'alcool. L'alcool peut sortir de nos champs français, notamment par distillation de nos betteraves et de nos pommes de terre ; il est même fabriqué dans nos laboratoires, molécule par molécule, sous le nom d'alcool synthétique. Son adoption par la locomotion contribuerait à la fortune de notre pays (1).

Certes. Mais la Nature et la Régie se sont liguées contre ce liquide avec une sévérité qui, jusqu'ici, a toujours tenu l'automobile à l'écart de lui.

D'un côté, et pour ne parler que de son défaut physique majeur, la puissance disponible dans un litre d'alcool est à peu près la moitié de celle que renferme le même volume d'essence (5.500 calories environ au lieu de 10.000), ce qui oblige le constructeur à établir un moteur plus volumineux, plus lourd, plus coûteux, et le conducteur à emporter des charges de combustible presque doubles. De l'autre côté, le coût de la fabrication de l'alcool et celui de sa dénaturation (obligation imposée par la Régie de le rendre imbuvable par addition d'une substance à odeur repoussante persistante, en l'espèce du méthylène associé à de la benzine lourde), ont toujours démontré que l'alcool ne pourrait concurrencer pécuniairement l'essence que le jour où son prix de vente descendrait à la moitié de celui de sa rivale.

Les événements ont fait que l'alcool n'est pas descendu de moitié, mais que l'essence est montée plus du double. L'alcool pourra donc aujourd'hui entrer en lice avec de belles chances de victoire, surtout lorsqu'on l'aura débarrassé de plusieurs petits défauts annexes, qu'il n'y a pas lieu de citer dans la grande esquisse que je fais ici de nos difficultés et de nos espérances.

L'ALCOOL CARBURÉ. Le point capital, la suppression du maître-défaut de l'alcool, (la petitesse de son énergie spécifique), est obtenu par son alliance avec le benzol. L'alcool « carburé » par adjonction de 50 % d'essence de houille, autorisé par la Régie depuis mars 1899, possède près de 8.000 calories au litre. Il a donné depuis vingt ans la preuve répétée de ses qualités pratiques : l'Etat, la Régie et les chercheurs pourront les rapprocher encore davantage de celles de l'essence.

L'ACETYLÈNE. L'acétylène est pour l'automobile une vieille connaissance, très vieillie même : autrefois nous éclairions nos voitures en laissant tomber goutte à goutte de l'eau sur du carbure de calcium. Or on cherche depuis quelque temps à ménager à ce gaz un retour triomphal chez nous : il propulserait nos voitures ! Malheureusement l'explosion qu'il donne

(1) VOIR LE PRÉCÉDENT NUMÉRO DE LA " VIE AU GRAND AIR ", 15 MARS 1919.

(II) ON TRANSFORME DE L'ACÉTYLÈNE EN ÉTHYLÈNE ; PUIS, AU CONTACT D'ACIDE SULFURIQUE, EN UN LIQUIDE, L'ACIDE ÉTHYSULFURIQUE, QU'ON DISTILLE POUR OBTENIR L'ALCOOL, EN LIBÉRANT L'ACIDE SULFURIQUE, QUI PEUT ÊTRE RÉEMPLOYÉ.

est brisante, à peu près comme celle du benzol pur ; de plus la précision du point de son allumage n'est pas toujours rigoureuse : enfin l'appareillage qu'exige son application est encore fort compliqué. Néanmoins de fort intéressants essais se poursuivent sur cette question, notamment en Suisse.

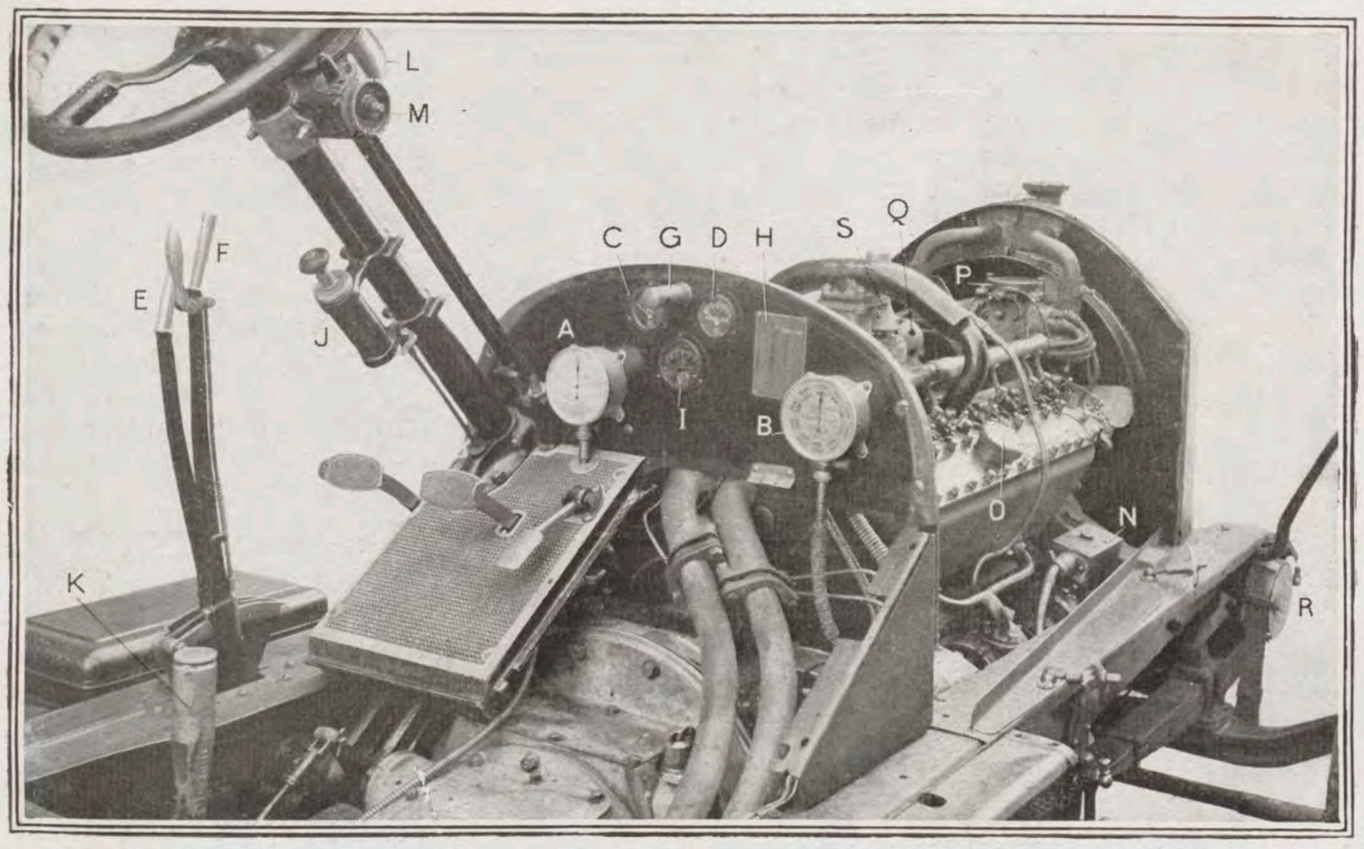


Fig. 2. — Moteur Pakcard (américain) à 12 cylindres en V. — A, indicateur de vitesse. — B, compte-tours. — C, manomètre d'huile. — D, manomètre d'essence. — E, F, leviers de vitesses et de frein. — G, lampe de tablier. — H, plaque d'avis du constructeur. — I, ampèremètre. — J, pompe pour la pression sur l'essence. — K, pédale de mise en marche automatique. — L, boîte des commandes du moteur. — M, commande d'ouverture d'air additionnel. — N, boîte de commande du compte-tours. — O, bouchon de remplissage d'huile. — P, distributeur d'allumage. — Q, arrivée d'air au carburateur. — R, amortisseur. — S, carburateur.

LE GAZ DE HOUILLE. Et pourquoi nos automobiles ne fonctionneraient-elles pas au gaz de houille, ou vulgaire gaz domestique ? Il suffirait de remplacer le carburateur par un mélangeur-doseur d'air et de gaz.

Il est évident *a priori* que cette solution est d'application à peu près irréalisable dans un véhicule qui se déplace en tous lieux comme le fait une automobile de plaisance ou de commerce, car la voiture, qui nécessairement emporte avec elle son réservoir, perdra beaucoup de temps à en faire la recharge au hasard des petites usines de province, et surtout rencontrera des gaz de valeurs extrêmement différentes, nécessitant chaque fois un réglage et parfois un nettoyage prohibitifs. Le moteur d'ailleurs perd 25 % de sa puissance à changer l'essence pour le gaz de houille.

Mais cette solution par contre est de mise très heureuse dans un véhicule à parcours fixe, connu d'avance en sa longueur et ses difficultés, tel qu'une voiture publique, un autocar, un petit tramway régional, un avion postal, etc. De nombreuses applications existent en Angleterre depuis près de deux ans, et avec un vif succès. Dans le même ordre d'idées on arrivera certainement à l'adoption du gaz pauvre, en commençant par les lourds camions.

Hâtons-nous de conclure sur cette question éminemment grave du carburant de demain.

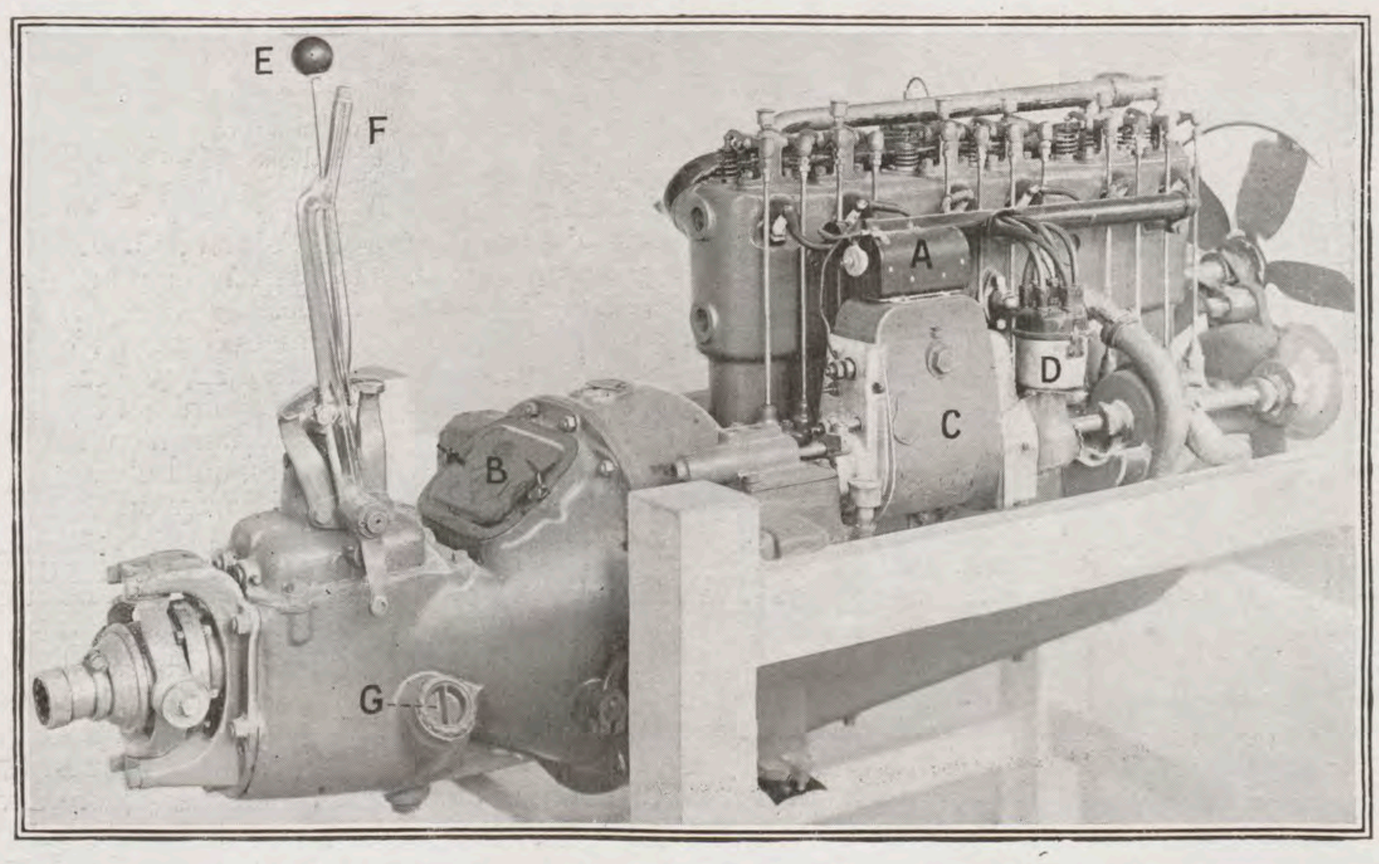


Fig. 3. — Moteur Buick (américain) à 6 cylindres verticaux. — A, bobine. — B, plaques d'accès à l'embrayage. — C, boîte des rupteurs de courant primaire. — D, distributeur de secondaire. — E, F, vitesses et frein. — G, orifice de graissage de la boîte de vitesses.

LE CARBURANT NATIONAL. L'évidence est d'abord que le nombre des véhicules peut décupler : nous ne serons pas arrêtés par faute de solutions pour marcher. Mais nous ne pouvons prévoir quelle sera la solution maîtresse. L'essence domine encore la situation, et de bien haut car elle est de par ses qualités le liquide-né pour nos moteurs, du moins sous la forme qu'ils ont encore. Mais le pétrole s'efforce, le benzol intrigue, l'alcool s'insinue, et l'acétylène voudrait bien ! Notre cœur de Français nous fait espérer que le *carburant national* — mélange d'essence de nos schistes, d'alcool de nos champs, de benzol de nos houilles — se substituera peu à peu aux liquides étrangers.

La carburation de demain tâtonne encore. Un gouailleur ne manquera pas d'observer qu'alors nous n'en avons pas fini avec les encrassements des moteurs ! Jadis opération redoutable et longue, le blanchiment des éléments d'un cylindre est grâce à l'oxygène un jeu facile, à la condition que le constructeur, digne de son époque, ait réalisé la démontabilité rapide de son moteur.

Une autre évidence nous pique les yeux : quel qu'il soit, le carburant sera cher désormais. Cher s'entend par rapport aux prix exagérément bas que nous connaissions avant la guerre. La voiture-gouffre ne trouvera plus preneur. La sobriété camélique du moteur va devenir un argument décisif pour l'achat d'une voiture en France. Nous oublierons qu'aux temps jadis — avant la guerre — le choix expérimenté des connaisseurs avait presque toujours pour principal appui la couleur de la carrosserie..

Donc nous ne manquerons jamais de combustible pour nos moteurs. Mais il sera cher. Il faudra par conséquent l'économiser ; et c'est là une préoccupation dont les voitures américaines, originaires d'un pays longtemps habitué à payer deux sous le litre d'essence, ne tiennent encore aucun compte, si remarquables qu'elles soient à d'autres points de vue.

Nous observerons d'ailleurs que l'adoption définitive d'un combustible qui ne serait pas l'essence entraînerait la mise à la réforme de tous nos moteurs actuels. Un bon moteur ne peut exister que s'il a été calculé pour un combustible exactement précisé. Ce n'est qu'à titre d'expérience curieuse ou imposée que l'on peut administrer à un moteur à essence tantôt du benzol et tantôt de l'alcool carburé. De même à un moteur à alcool, établi comme il sied pour

de fortes compressions préalables, on ne saurait verser de l essence puisqu'elle détermine de l'auto-allumage à 5 kilos.

LES POLYCYLINDRES. L'automobilisme de demain adoptera-t-il le moteur à un seul cylindre ? Répondons vite à cette question qui semble tenir au cœur de bien des amis de l'automobile à bon marché.

Il est évident que la voiture monocylindrique est morte. Le moteur à un cylindre prévaut par sa simplicité, mais défaille par sa brutalité : un seul coup propulseur tous les deux tours du volant, un équilibrage toujours précaire le rendent insupportable au-delà d'une puissance de 4 à 5 chevaux. Ajoutons qu'à puissance égale un monocylindrique est toujours beaucoup plus volumineux et plus lourd qu'un moteur à cylindres multiples (*fig.* 1), en raison de lois simples de géométrie et de résistance des pièces. Par exemple le piston d'un monocylindrique de 12 chevaux pèsera 2 kgr. 500, alors que les pistons d'un deux cylindres de même puissance ne pèseront ensemble que 2 kgr. 2, et que ceux d'un quatre cylindres ne dépasseront pas 1 kgr. 9. Le petit nombre des cylindres ne présente d'avantage qu'au point de vue du rendement (voir numéro précédent), pratiquement de la consommation, parce que la masse gazeuse est en contact avec une surface métallique (influence des parois qui absorbent de la chaleur) d'autant moins grande que le nombre des cylindres est moins grand aussi. Mais cette qualité, faible d'ailleurs, ne l'emporte pas sur les autres défauts du monocylindre.

Aussi voyons-nous les Américains dans le dédain total du 1 et du 2 cylindres ; ils ne tolèrent plus le 4 cylindres lui-même que dans les voitures à bon marché. Le 6 cylindres verticaux est aujourd'hui chez eux en pleine vogue (*fig.* 3), talonné de près par le 8 cylindres en V (*fig.* 2) que tend à rejoindre déjà le 12 cylindres en V. Ce sont là des moteurs coûteux par leur complexité et leur consommation ; coûteux aussi par leur poids, car la légéreté n'est pas indéfiniment proportionnelle au nombre des cylindres puisque, de toute évidence, certains facteurs de construction s'y opposent : par exemple l'épaisseur de fonte d'une chambre d'eau n'est pas moindre dans un cylindre d'un moteur à 12 que dans celui d'un moteur à 6 de même puissance. Mais ce sont des moteurs de mise en marche facile à cause du grand nombre de leurs points d'allumage sur un seul tour du vilebrequin ; très bien équilibrés, donc agréables pour les voyageurs et le mécanisme ; et doués d'une résistance à l'abattement telle qu'ils vont à l'assaut des côtes le plus souvent en prise directe. L'idéal du conducteur américain semble être — et nous le partagerons — de mener la voiture à explosion comme une voiture à vapeur, par des effets de manette, ne recourant au levier des vitesses que dans les cas extrêmes. Au surplus la vitesse angulaire de leurs moteurs est-elle aujourd'hui très accrue par rapport au passé : ils en ont qui tournent à 2.500 tours à la minute ; 1.800 tours est pour eux un régime d'endormis.

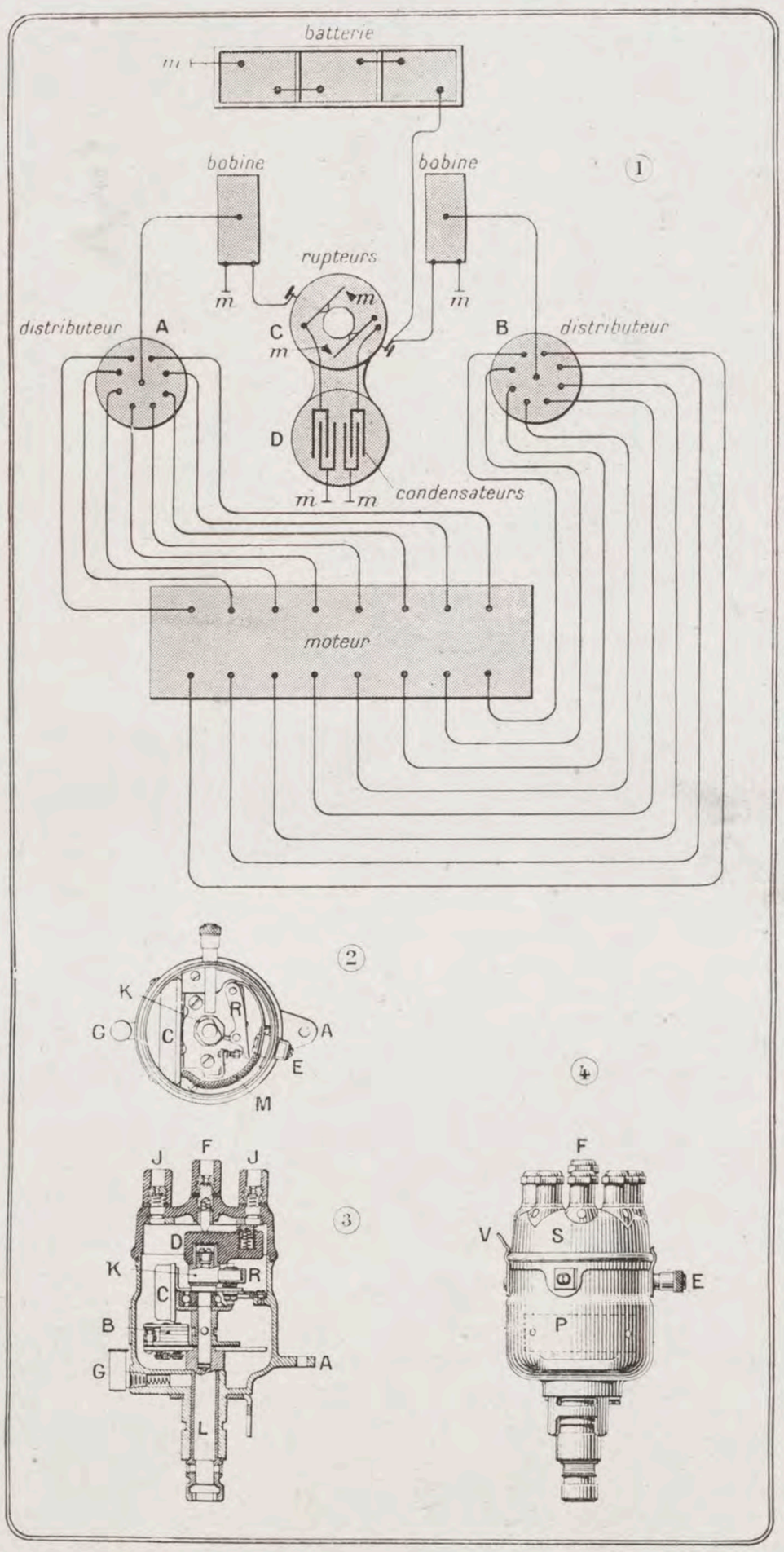


FIG. 4. — LA SUPPRESSION DE LA MAGNÉTO. — Schémas de l'installation et de divers organes, type Delco. — 1, Plan général (la lettre m signifie contact à la masse). — 2 et 3, boîtes (pour huit cylindres) des rupteurs de primaire et du distributeur de secondaire, vues en coupe horizontale et en coupe verticale. — En 4, la même, vue extérieurement. — A, levier d'avance à la main. — B, masse d'avance automatique. — C, condensateur. — D, balai du distributeur. — E, arrivée du courant primaire. — F, arrivée du secondaire qui va être distribué. — G, graisseur. — J, J, départs aux bougies. — K, came de rupture du primaire. — L, arbre vertical. — M, cable de dérivation pour le condensateur. — R, marteau de rupture.

La place n'est pas ici à l'étude du menu des particularités de nos moteurs de demain. Nous aborderons donc immédiatement un des grands problèmes qui le concernent, celui des services électriques. Par là nous entendrons l'allumage et la mise en route qui, nous allons le voir, ont désormais de grands points de solidarité puisqu'on tend de plus en plus à leur donner une source commune, la batterie d'accumulateurs.

LA MAGNÉTO EN DANGER!

Il faut bien le constater : 90 % des automobiles américaines n'ont plus de magnéto !... L'événement n'a rien de surprenant, en dépit des sarcasmes que me valut, il y a huit ans, l'indication que j'en donnai dans *Omnia !* Il était logique de prévoir qu'ayant sur sa voiture une batterie maintenue à pleine charge par une dynamo, le mécanicien se demanderait un jour pourquoi il conserverait la magnéto impénétrable. Du courant primaire, il y en a plein les accumulateurs ! Du secondaire, on en aura par un transformateur de courant très simple, un double bobinage! Un rupteur de primaire, un distributeur de secondaire, un condensateur, on les fabriquera gros, solides, accessibles, à portée de la main ! Ainsi, au lieu de voyager constamment avec ce « chef d'œuvre de mécanique », assez troublant par sa complexité et sa délicatesse, qui est une magnéto, on se trouvera en présence d'éléments dispersés certes, mais robustes et surtout de rechange facile !

De plus la mise en route du moteur sera facilitée par la qualité supérieure de l'étincelle, puisque cette qualité est constante dans le courant de batterie même aux très petites allures, alors qu'elle ne commence à poindre dans le courant de magnéto que lorsque l'induit tourne au moins à 300 tours.

Mais c'était subordonner tout l'allumage au mérite de la batterie! Or, je le rappelais dans le dernier numéro, c'est là un déplorable engin, prêt toujours à trahir, qui n'a ici pour excuse à ses défaillances que les énormes à-coups (souvent 1 cheval à fournir pendant 2 à 3 secondes) que lui donne son autre service, la mise en route du moteur !

Les Américains sont parvenus à mettre au point une batterie qui, sans principe de construction nouveau, résiste à toutes les variations de charge et de décharge que lui inflige le conducteur.

SIX HOMMES DE CLASSE

Nous avons réuni dans cette page les six boxeurs qui nous ont semblé les plus qualifiés pour rencontrer avec succès les champions américains. Au centre : Carpentier, champion d'Europe de toutes les catégories. 1. Balzac, poids-moyen, le meilleur homme de la catégorie depuis la mort de Bernard. 2. Vittet, mi-moyens. 3. De Ponthieu, poids léger. 4. Criqui, poids plume. 5. Charles Ledoux, champion d'Europe poids bantams.

Encore leur foi en cette batterie ne va-t-elle pas au delà de douze mois : ils admettent qu'au bout d'une année toute batterie de voiture doit être mise au rebut. Elle est généralement de 3 éléments, donc 6 volts, avec une capacité de 80 ampères-heure.

Les figures 2 et 3 montrent des moteurs américains pourvus de l'allumage sans magnéto. La figure 4 indique schématiquement comment un tel dispositif est réalisé, à titre d'exemple, dans un 8 cylindres. On remarquera ici que chacun des cylindres possède deux bougies. L'allumage jumelé est très couramment employé aux Etats-Unis sur les moteurs de voitures de prix élevé : la perspective de 24 bougies sur un 12 cylindres n'a en somme aujourd'hui rien de plus terrifiant que celle de 24 boulons. Le jumelage augmente un peu la facilité de mise en route et le rendement ; il augmente aussi la chance qu'a le conducteur de rentrer au logis sans avoir à descendre de voiture, quand bien même toute une escouade de bougies aurait flanché.

STYLE AMÉRICAIN. En France actuellement nous essayons de hausser nos batteries et notre audace jusqu'à celles des Américains. Quand elles seront à leur niveau, ce qui ne tardera guère, nos voitures seront débarrassées non seulement de la magnéto, mais encore de la manivelle de lancement du moteur. Toute automobile américaine est aujourd'hui mise en route par un moteur électrique qu'alimentela batterie ; les véhicules populaires, même la Ford, qui est un grand cycle à quatre roues, ne font plus exception à cette règle.

Enfin — et c'est là parler encore de la batterie — l'éclairage des automobiles ne se fait plus jamais que par l'électricité. La « mise en veilleuse » se réalise, à l'américaine, de la façon la plus simple du monde : le conducteur pousse un bouton qui interpose une forte résistance dans le courant d'éclairage : l'éclat des ampoules tombe subitement au rouge, et le règlement de police contre les lumières aveuglantes est ainsi observé à peu de frais. Le moteur se charge ensuite de rendre à la batterie par la dynamo la quantité d'énergie gaspillée dans la résistance. Procédé inélégant, mais pratique.

L'embrayage et la boîte de vitesses ne présentent pas de modifications capitales. De plus en plus on les installe avec le moteur dans la forme dite « monobloc », qui en facilite le montage, en complique l'accessibilité et par là exige du constructeur une fabrication plus soignée. Le cône garni de cuir et les disques multiples tendent à disparaître pour être remplacés par une grande couronne plate, souvent garnie de thermoïd, que vient serrer pour l'embrayage une série de petits ressorts à boudin.

Quant à la boîte de vitesses, elle tend beaucoup, aux Etats-Unis tout au moins, dans les voitures très puissantes, à ne conserver plus que trois combinaisons de marche avant, et une marche arrière. Le levier qui les commande est presque toujours (*fig.* 3), dans les types récents tout au moins, planté sur la boîte même. On évite ainsi la tringlerie, son usure et son jeu, qui résultaient du montage de ce levier à l'extérieur du châssis. Le souci extrême du silence que possèdent les constructeurs américains doit jouer ici, car on rencontre là-bas les deux leviers de vitesses et de freinage piqués au milieu de la voiture, même lorsqu'elle comporte la direction à droite, ce qui oblige le conducteur à les manœuvrer de la main gauche ! Personnellement j'ai trop souvent réclamé de nos constructeurs la suppression des deux véritables sabres qui, dans les anciens modèles, barraient au conducteur l'accès à sa place, pour que je n'approuve pas la décision américaine.

LE FREINAGE. On a pu dire avec raison que l'organisme le plus important d'une automobile est son dispositif de freinage. Un excellent moteur accompagné de mauvais freins ne peut caractériser qu'une voiture dangereuse. Or le freinage demeure, dans tous les modèles au monde, une des fonctions d'automobilisme le plus mal assurées. Le problème est de solution extrêmement difficile assurément, mais on ne peut s'empêcher de constater qu'il n'est encore pas résolu.

A titre de curiosité qui, espérons-le, renferme un progrès à bref délai réalisable, je citerai le fait que plusieurs maisons françaises cherchent à appliquer le freinage aux quatre roues de la voiture. De nombreuses tentatives de ce genre ont été faites il y a dix ans en Angleterre et en Italie. Elles ont démontré les avantages nombreux que procure le freinage intégral à la voiture, aux voyageurs et à la route elle-même, sur l'épiderme de laquelle se cramponne le véhicule faisant effort pour s'arrêter. Espérons qu'une définitive mise au point le fera adopter par la pratique.

LES ROUES. Le cramponnement du véhicule sur le sol s'opère par la roue, et, en dernière analyse, par le bandage qui garnit cette roue. En raison des efforts extrêmement violents que subit ce bandage et de la fragilité que lui impose la nécessité d'élasticité, la détresse de la roue est aujourd'hui la plus fréquente, presque la seule, des petites misères qui assaillent l'automobiliste.

Autrefois on admettait que l'accident du bandage fût réparé sur place jusqu'au bout, en dépit de la pluie ou du soleil torride, en dépit de la nuit et des badauds, en dépit de l'énorme perte de temps qu'entraînait souvent l'opération. Une réparation de pneumatique, si on la voulait réussie, exigeait parfois une heure !

Plusieurs remèdes à ces travaux forcés furent essayés. On aboutit enfin au plus simple et au plus rapide : la substitution d'une roue complète à la roue malade — qu'on emporte pour la soigner à domicile. En cinq ou six minutes l'opération est faite.

La roue « détachable » a si bien fait ses preuves aujourd'hui qu'on ne concevrait pas la voiture de demain qui n'en fût pas pourvue. Tel constructeur persiste à la fabriquer en bois ; tels autres l'ont réalisée en fils de fer, pareille à une énorme roue de bicyclette. Mais il semble bien que la solution la plus juste de la roue détachable ait été trouvée par Michelin (*fig.* 7).

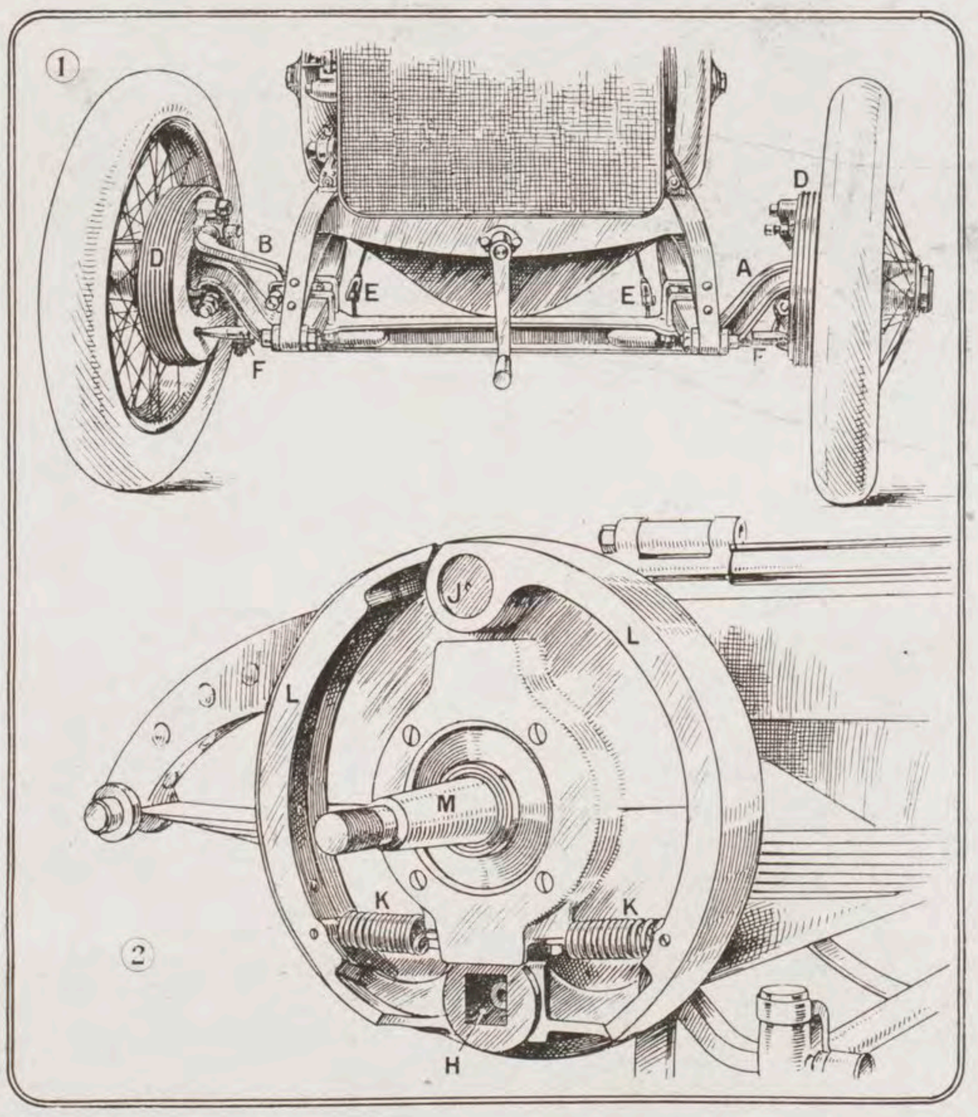


FIG. 5. — FREINAGE SUR LES ROUES D'AVANT système Isotta Fraschini. — A, essieu. — B, levier de braquage. — D, tambour de frein. — E, levier de commande de l'axe. — F, axe de commande du frein. — H, noix. — J, axe d'articulation des sabots. — K, ressorts de rappel. — L, sabots.

Sa roue est constituée tout simplement par une grande cuvette de tôle emboutie sur les bords de laquelle est montée la jante avec son pneumatique. Le fond plat de cette cuvette porte sur sa périphérie à égale distance les uns des autres, six trous et en son milieu une ouverture ronde assez grande pour laisser passer le corps du moyeu de la roue. Ce corps est entouré d'une collerette, du même diamètre que le fond de la cuvette ,qui porte elle-même six tiges de boulons : il suffit donc de les présenter aux six trous de la cuvette pour que la roue se loge à fond sur le moyeu, et de bloquer les six écrous pour qu'elle y adhère solidement et sans jeu.

L'opération se résume donc à desserrer six écrous, à arracher la roue malade, à enfoncer la roue saine, et à resserrer six écrous. Elle est facilitée par un vilebrequin approprié.

Les avantages qu'elle présente sont multiples. Il est manifeste que sa forme même la défend énergiquement contre les chocs, et que le froid, la chaleur ou l'humidité ne peuvent rien contre son bloc : elle serait par excellence la roue des colonies ! Il est évident aussi que son lavage est d'une amusante naïveté : la roue étant en l'air sur le cric, il se résume à deux coups de torchon, pile et

face. Il faut avoir assisté à l'hécatombe de passe partout et de chiffons, aux énormes pertes de temps, donc de pièces blanches, que nécessite le nettoyage quotidien d'un train de roues en fils de fer, pour comprendre le sérieux progrès, si humble soit-il, que nous tenons là.

Enfin elle permet le jumelage rapide et simple, c'est-à-dire que le jour où la voiture est chargée de façon anormale et part pour un long voyage, on peut rapidement diminuer de moitié ses chances de crevaison en accollant à chacune des roues arrière *(voir figure)* un pneumatique de renfort. Autrefois l'opération n'était pas facultative et demandait un outillage, des efforts et du temps qui lui valaient l'effroi des chauffeurs.

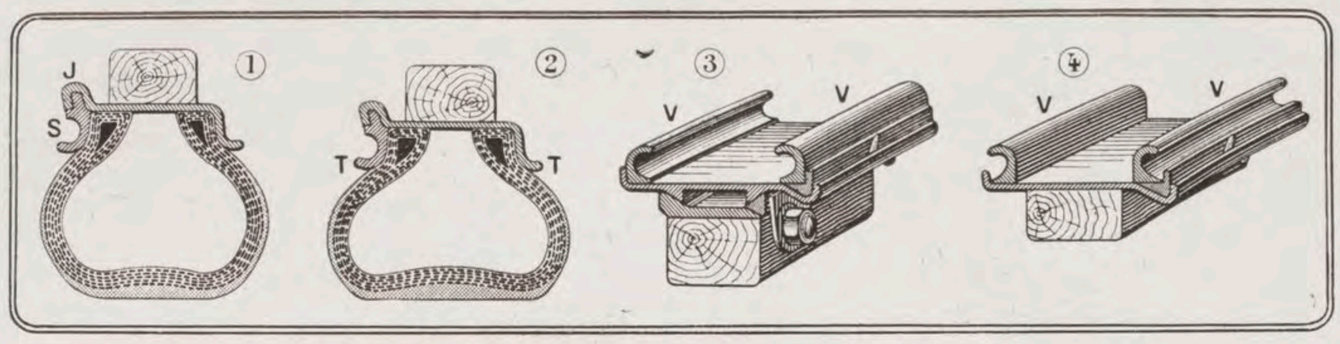


Fig. 6. — Coupes de pneumatiques américains. — 1 et 2, le même gonflé et écrasé. Le segment S est enlevé de son logement J pour le démontage. On remarquera que les crochets T, T ne déchirent pas l'enveloppe en cas de crevaison. — 3 et 4, une mince jante à bords démontables et retournables : on peut ainsi utiliser les enveloppes à bourrelets de formes variables, lorsque le système consent à fonctionner.

On reproche à cette roue de sonner un peu sur les terrains cahoteux ; il est certain qu'elle forme boîte de résonance. Mais on constate avec quelque malice et beaucoup de raison qu'elle ne chante que sur les ponts arrière qui ne sont pas muets eux-mêmes. Elle amplifie leurs vibrations. On ne voit pas bien, en effet, quels sons elle pourrait agrandir si ce n'est ceux qui lui arrivent par son centre ! La roue d'acier devient ainsi un témoin bien gênant pour les constructeurs de second rang puisqu'elle crie à la clientèle leur médiocrité.

PNEUS AMÉRICAINS. Pourquoi la majorité des constructeurs des Etats-Unis a-t-elle adopté pour la rechange rapide des pneumatiques une solution que l'usage le plus long a toujours condamné en France ? Il est bien difficile de répondre. La plupart n'adoptent pas la roue démontable, pas plus que la jante démontable dans sa totalité, mais le segment démontable ! On enlève une aile de la jante, et on glisse l'enveloppe comme sur une planche circulaire; puis on remet en place le segment, et l'on gonfle. Telle est la théorie.

Le moindre routier devine que c'est là une solution qui n'a de valeur que sur le papier ou dans l'espace. En pratique elle cherche à réaliser l'irréalisable, la mécanique dans la boue. Il suffit d'ailleurs de voir un Américain en panne de pneu pour être pénétré des joies que procure le petit cerceau d'acier arraché à sa rouille ! Heureux encore l'opérateur qui, en dépit des pinces, du levier et du marteau, de sa sueur et de ses jurons, ne demeure pas penaud à la porte de son pneumatique !

Nous verrons bien ce qu'en décidera l'avenir. Constatons seulement que les enveloppes américaines ont les bourrelets droits et durs, dits en « pied d'éléphant », alors que les nôtres les ont courbés et souples. Nous observerons aussi que les leurs ne sont jamais pourvues de bandes de roulement cloutées, mais toujours garnies à leur périphérie de stries en gomme. Pourquoi ? On dit que l'emploi de chaînes sur les roues, pour en augmenter l'adhérence dans les terrains meubles, est très fréquent aux Etats-Unis et que les chaînes ne s'accommodent pas du cloutage

Ne cherchons pas les raisons de cette prédilection, mais laissons l'histoire enregistrer que le succès tenace des stries en gomme fit réfléchir leurs contempteurs; qu'adorant ce qu'il avait jadis poursuivi de ses sarcasmes, certain grand caoutchoutier a fini par découvrir bien des mérites au « pneu sculpté », qu'il le fabrique aujourd'hui avec la foi du repenti, et que ce diable de pneu sculpté commence à faire chez nous une concurrence sévère à la vieille semelle à clous ! Il serait un antidérapant plus sûr qu'elle même !

Remarquons encore que les Américains ne redoutent pas le pneu colossal, même de plus de 200, qui nécessite presque un treuil pour sa manœuvre et vous expose à la pirouette quand il éclate dans un virage.

STANDARDISONS Enfin les voitures de demain, quand elles seront bien complètes, comporteront une pompe à air de gonflage, actionnée par le moteur. Plusieurs châssis français de 1914 en étaient munis déjà ; les Américains l'ont adoptée.

Mais, mieux qu'un accessoire nouveau, ne croit-on pas que le public préférerait que son constructeur lui offrît la standardisation des pneus ? Il existe une quarantaine de dimensions : nos constructeurs ne pourraient-ils s'entendre pour les réduire à une dizaine ? Le coût du stock indispensable baisserait pour le dépositaire et permettrait l'établissement d'un plus grand nombre de stockistes. Le client, plus sûr de son ravitaillement, ne s'encombrerait plus d'enveloppes et de chambres. Et les prix descendraient un peu du fait de la production en grandes séries.

Demander la standardisation, même en si mince matière, pour débuter, c'est souhaiter que le constructeur prenne sur ses voitures un peu l'avis des personnes qui doivent les lui acheter. J'ai le cynisme d'émettre cette scandaleuse idée.

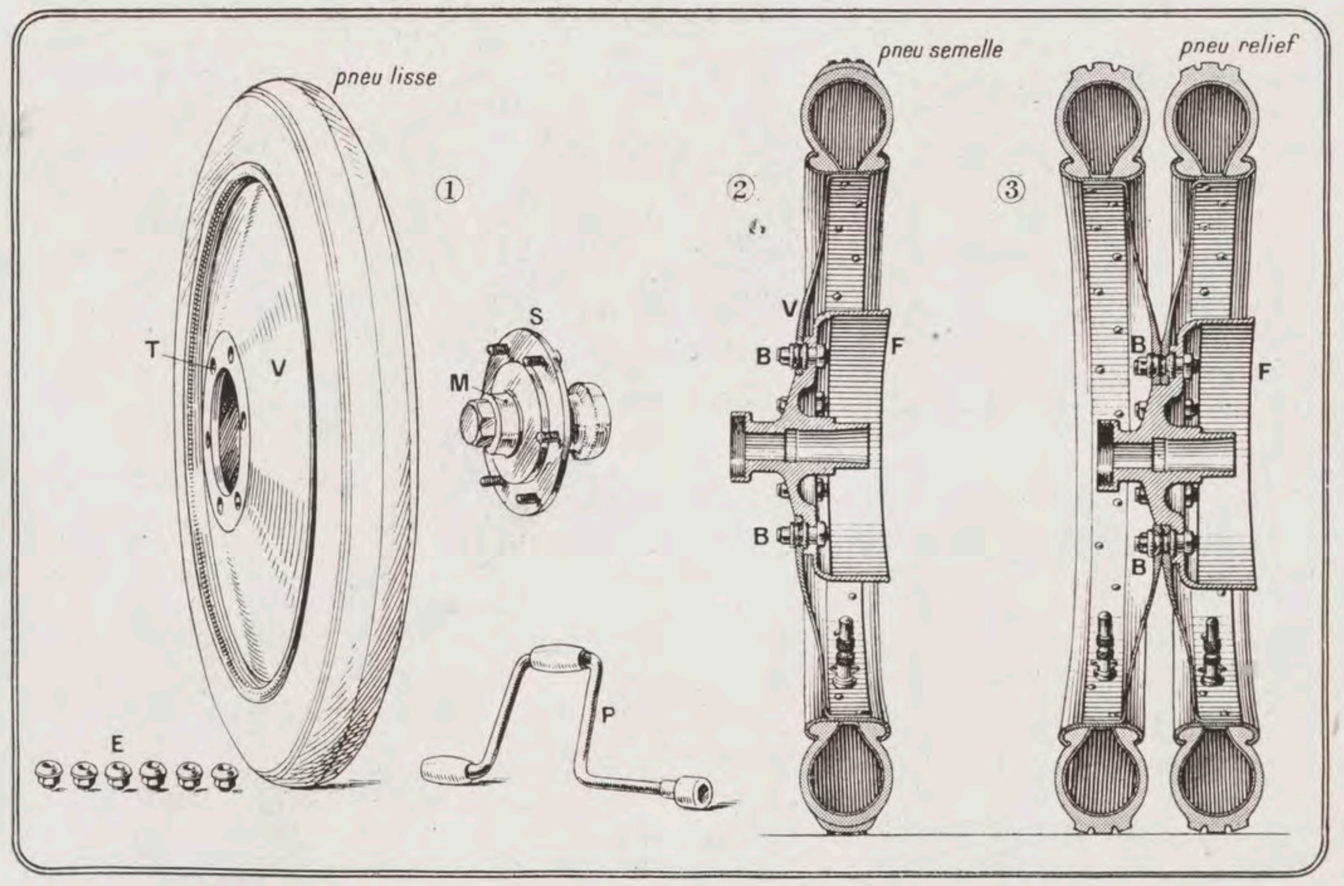
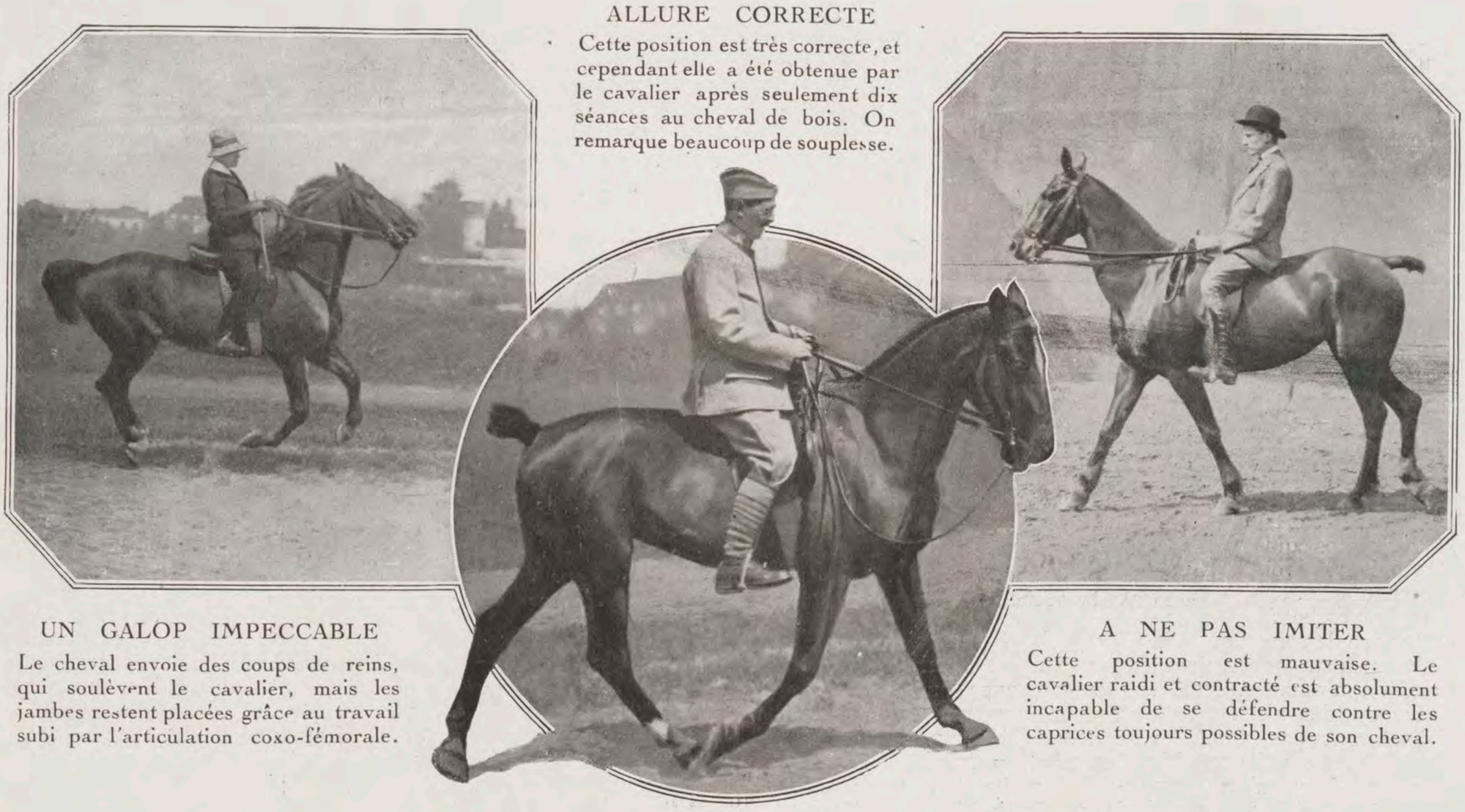


Fig. 7. — La roue d'acier de michelin. — 1, la roue complète avec son voile plein V, les orifices T dans lesquels se logent les prisonniers S du moyeu M ; on serre les écroux E sur les prisonniers au moyen du vilebrequin P. — En 2, coupe verticale d'une roue, montrant comment le tambour de frein F est monté sur le voile V au moyen des boulons B. — En 3, un jumelage rapidement exécuté.

La standardisation revient à l'ordre du jour Nos constructeurs comprennent-ils les bénéfices que la standardisation amplement pratiquée leur procurerait par le bien qu'en éprouverait la clientèle ? Je sais bien que, depuis 20 ans, nos bougies ont toutes le même filetage, mais le progrès s'est arrêté là.

(A suivre.) Baudry de Saunier.



UN GALOP IMPECCABLE

Le cheval envoie des coups de reins, qui soulèvent le cavalier, mais les jambes restent placées grâce au travail subi par l'articulation coxo-fémorale.

ALLURE CORRECTE

Cette position est très correcte, et cependant elle a été obtenue par le cavalier après seulement dix séances au cheval de bois. On remarque beaucoup de souplesse.

A NE PAS IMITER

Cette position est mauvaise. Le cavalier raidi et contracté est absolument incapable de se défendre contre les caprices toujours possibles de son cheval.

LE TAYLORISME DANS L'ÉQUITATION

Par le Dr E.-G. SÉE

Nombreux sont les ouvrages qui ont été écrits sur la conduite du cheval et sur son dressage ; mais le silence est complet sur l'éducation physique du cavalier, ce point de départ, sans lequel aucune équitation n'est possible. (1)

Aussi, il n'est pas de sport où l'on s'abandonne plus aveuglément à ses facultés personnelles, sans aucun esprit de méthode avec l'opinion couramment répandue que c'est « en forgeant qu'on devient forgeron ». De là, l'usage faux et empirique des longs temps de trot sans étrier, ce qui, en argot de métier, se traduit par l'expression : « *piler du poivre sur un cheval de selle* ».

Nous ferons la preuve, au cours de cette étude, de l'erreur de cette éducation dont ont été victimes de trop nombreux élèves au cours de trop longues générations et dont la fausseté est encore loin d'être reconnue.

Mais, auparavant, il faut établir des distinctions entre les pseudo-cavaliers.

Dans la première catégorie, nous rangerons les privilégiés, ceux qui, grâce à une volonté tenace, à une longue pratique, à une adaptation heureuse de leurs moyens physiques, arrivent, à défaut de raisonnement, à se servir de tous les chevaux, ce qui ne signifie pas qu'ils savent monter à cheval.

Ce sont des empiriques, incapables de faire des élèves et de devenir professeurs. C'est pourtant là leur ambition. Ils suppléent à leur ignorance par ce conseil indéfiniment répété :

Regardez et faites comme moi !... Regarder quoi ?...

La position à cheval, la bonne assiette ne s'acquièrent pas en regardant ; encore moins le doigté, les variations légères de la jambe, de la main, du poignet, des doigts, variations souvent si imperceptibles qu'elles sont devinées plutôt que perçues et qu'elles échappent à un œil exercé, à plus forte raison à un élève.

Regardez et faites comme moi !... S'il suffisait de regarder des mouvements dont on ne comprend pas le sens, le premier venu, à voir les gestes, pourtant plus étendus, du pianiste ou du violoniste, deviendrait rapidement un maître.

Aussi, affolé par des reproches d'autant plus pressants qu'ils sont plus inutiles, l'apprenti cavalier s'énerve, se raidit, se contracte, se rebute. Ainsi est créée la deuxième et innombrable série des débutants qui abandonnent un sport passionnant où ils n'ont trouvé que déboires et désillusions.

Dans la troisième et dernière catégorie, nous rangerons les pseudo-cavaliers qui, s'accordant depuis des années avec le même cheval ou avec des chevaux faciles, naturellement équilibrés et pacifiques, s'imaginent connaître les secrets de l'équitation jusqu'au jour où ils se trouvent aux prises avec *le problème à résoudre*, d'un cheval difficile que rend peu maniable un tempérament d'une sensibilité excessive ou une conformation anatomique exceptionnelle. Ce jour-là, le cavalier de fortune s'aperçoit qu'il ne sait rien, que toute son éducation est à faire et il se débarrasse à vil prix d'une bête de premier ordre avec laquelle il n'a pu s'entendre.

Repris en main, repêchés par un vrai professeur, par un maître véritable, dont l'espèce se fait de plus en plus rare, ces deux catégories d'apprentis : les rebutés et *les cavaliers de fortune*, finissent bientôt par reconnaître que si le cerveau commande plus tard à la justesse des aides pour la conduite du cheval, la réflexion, le raisonnement ne leur auront pas été moins utiles, dès le début, pour vaincre les difficultés physiques.

Une instruction méthodique dans l'instruction physique du cavalier devra donc désormais remplacer celle où les seuls moyens qui comptaient étaient l'empirisme, le temps, une longue pratique passive et aveugle, l'adaptation laissée au hasard ou abandonnée aux moyens propres de chacun.

D'une façon générale, pour quelle raison le débutant, quel que soit le sport pratiqué, éprouve-t-il une fatigue, une courbature hors de proportion avec le résultat obtenu ?

C'est qu'il exécute des mouvements mal coordonnés, produisant de la raideur et la fatigue qui en découle.

Or, la raideur est le fait, « pour un mouvement musculaire, d'être produit à la fois par le muscle qui doit exécuter le travail et par un ou plusieurs muscles antagonistes tendant à enrayer ou à contredire l'action du premier ».

L'habitude étant l'art de faire passer le conscient dans l'inconscient, il importe d'obtenir ce résultat dans le minimum de temps avec le minimum d'effort.

Dès lors, pourquoi le système Taylor ne trouverait-il pas dans les sports son application si, d'après la définition légèrement modifiée de V. Cambon, on le considère comme « l'étude scientifique des procédés par lesquels on tirera le résultat le plus rapide, de l'adaptation rationnelle et de la coordination de certains mouvements, vers le but recherché ».

Appliquons cette formule générale à l'éducation physique du cavalier, qui, nous l'avons dit, constitue la base de la science

(1) *Etude sur l'Education physique du cavalier par des procédés nouveaux et rationnels*, par J. Gorichon-Baillet.

et de l'art équestres. Mais auparavant, nous devons rechercher les causes déterminantes des difficultés physiologiques existant pour tous les cavaliers, auxquelles s'ajoutent, pour les sujets nerveux et impressionnables, celles d'origine psychologique.

Eliminons d'abord ces dernières. Il importe d'en tenir grand compte, car elles constituent une véritable contraction psychique qui a sur le physique une répercussion telle qu'elles paralysent parfois tous les moyens.

Les reproches excessifs, le ridicule dont on accable les débutants, les chutes répétées n'ont d'autre résultat que de multiplier leurs mauvais réflexes et de leur donner, à bref délai, le dégoût du cheval.

Ajoutez à cela que le cavalier a un maître sévère dans le cheval lui-même ; pour peu que celui-ci ait un peu de vigueur et de sang, il se défendra ou exécutera des mouvements ne répondant en rien aux désirs mal exprimés de l'élève. Autant de conditions qui augmenteront l'appréhension de ce dernier. Or tous les traités d'équitation, tous les règlements disent : avant toute chose, mettez le cavalier en confiance. Quant aux difficultés d'ordre physique, elles peuvent se résumer dans le fait suivant : abandonné à lui-même, le débutant est mal servi par son instinct, livré à ses réflexes, à des contractions provoquant la rigidité musculaire de tout le corps. Or, ces mouvements instinctifs sont en désaccord absolu avec le jeu des muscles qu'exigent son aisance et son assiette parce que « *les muscles qui régissent la force et la souplesse se contractent dans un antagonisme constant.*

« Contrairement à l'opinion qui a prévalu depuis des siècles, ce n'est pas tant la souplesse naturelle qui manque au cavalier que la connaissance des procédés permettant d'en faire un usage raisonné.

Il faudra donc vaincre cet antagonisme, de telle sorte que les muscles se prêtant une aide mutuelle au lieu de se contrarier, on arrive à combiner harmonieusement ces deux éléments contraires : force et souplesse. Comment ?...

« Par des dissociations musculaires (analyse), puis par des associations nouvelles de mouvements réfléchis (synthèse), l'élève s'appliquant à vaincre les réflexes. »

Dans aucun autre sport ces difficultés ne sont aussi grandes car on n'a pas coutume d'utiliser ces associations musculaires dans la vie courante.

L'homme est fait pour marcher, sauter, courir, bien plus que pour monter à cheval encore que pendant des siècles le cheval est constitué le seul moyen de transport. L'escrimeur, le joueur de tennis, le coureur se livreront plus ou moins à l'effort sans que le jeu des muscles soit sensiblement différent de celui qu'exige leur emploi habituel. A défaut de précision et de virtuosité, l'instinct pourra ici suffire à la coordination des mouvements.

BONNE POSITION

Quelle que soit l'allure, trot, galop, une verticale passant par le genou doit tomber sur la pointe du pied.

Nous n'avons pas l'intention, bien entendu, de faire un exposé complet du taylorisme dans l'éducation physique du cavalier, mais pour fixer les idées, il est indispensable de suivre le débutant dans quelques-uns de ses gestes les plus familiers : nous choisirons les plus simples afin que n'importe quel profane puisse faire lui-même la petite expérience.

BONNE POSITION

Une verticale passant par les epaules du cavalier et la pointe de l'assiette est aussi rapprochée que possible de la position précédente.

Si, par exemple le cavalier serre les cuisses, première condition de solidité à cheval, cette pression s'accompagnera, en dehors de la contraction générale, d'un mouvement de flexion qui fera remonter les genoux. Sentant fuir les genoux, il se cramponnera des jambes, des talons, ce qui augmentera encore la rigidité de tout le corps.

Si, contrairement à cette pression des cuisses l'élève, ainsi qu'il convient tout d'abord, les laisse s'allonger par leur propre poids, du même coup il entraîne en dehors les jambes et les pieds, position défectueuse dite en portemanteau. Pour s'en rendre compte, il suffit de s'asseoir, les jambes pendantes dans le vide.

Enfin, troisième et dernier exemple, prenons le cavalier dans un de ses gestes les plus indispensables et cependant l'un des plus difficiles : celui qui consiste à actionner ou à attaquer son cheval dans les jambes. Il ne pourra y arriver sans ouvrir les genoux et par conséquent sans décoller les cuisses, ce qui nuit à sa solidité et à son esthétique.

C'est pour n'avoir jamais pratiqué les quelques exercices d'assouplissement judicieusement combinés, que la plupart des cavaliers d'aujourd'hui plus impatients de se montrer au dehors que soucieux d'acquérir certaines notions indispensables ont une tenue si défecteuse et montent sans jambes. Or, le cavalier sans jambes, c'est le violoniste sans archet.

Seule, cette sorte de gymnastique suédoise donnera le liant nécessaire dans le trot enlevé, l'indépendance du tronc d'avec les membres inférieurs, la flexion et la souplesse du rein, combinée avec le relâchement de l'articulation de la hanche, la mobilité de la jambe grâce à laquelle l'élève pourra doser, à un gramme près, son action de propulsion ou de soutien.

Progressivement, sa silhouette se dessinera, selon une esthétique équestre type, cuisse descendue, talon bas, jambes près des flancs du cheval, et cela, dans des conditions de travail certainement plus attrayantes que celles qui consistent à s'en remettre aveuglément à la brutalité de la réaction et à des procédés violents.

Dr E.-G. Sée.

LE RUGBY A LA FRANÇAISE

Par Jacques DEDET

Le Football Rugby n'a pas été tué par la guerre, et malgré le grand nombre de camarades disparus, ce sport est vivant encore, en pleine voie d'épanouissement dans notre pays. Les matches internationaux récents ont frappé l'esprit de ceux qui étaient restés pendant quatre ans éloignés des terrains de jeu. Sans avoir assisté aux transitions qui ont dû être insensibles, ils ont trouvé, ayant laissé nos nationaux jouant sans méthode, une équipe nationale menant le jeu à sa guise et imposant sa manière. La méthode qui a pris son origine dans toutes les villes, grandes ou petites du Midi, de l'extrême-Midi, méthode que les Bayonnais ont porté en pleine lumière, semble être devenue la méthode française, nationale.

Quels changements dans notre manière ? Jamais un quinze national d'avant-guerre n'aurait joué comme le fit celui du premier janvier. Mais cette équipe ne comptait guère que des joueurs méridionaux ou des joueurs jeunes qui ont été élevés durant la guerre à pratiquer le jeu du Midi. De quelque région qu'il fussent tous les joueurs avaient adopté le même style et appliquaient la méthode dite bayonnaise avec le même succès. Et c'est là que gît la différence essentielle: le style méridional admis et mis en pratique par tous, devient le style national.

LE JEU OUVERT

La méthode française, pratiquée principalement par les équipes méridionales permet un jeu ouvert, rapide plaisant à l'œil. L'Aviron Bayonnais, ancien champion de France, a particulièrement contribué à imposer cette façon de jouer qui tient beaucoup du jeu gallois et exige de grandes qualités d'adresse.

UNE MAUVAISE MÊLÉE

Le grand inconvénient du football rugby, pratiqué de cette façon, réside dans ce fait que la ligne avant se forme mal en mêlée. De plus quand ils sont attaqués par une équipe solide pratiquant le dribbling, les joueurs risquent d'être submergés sous la masse des adversaires.

Les caractéristiques de ce style sont l'adresse, la rapidité de conception et d'exécution, le souffle. Les Français furent sur le terrain d'une folle adresse, le ballon volait de main en main, et chacun s'extasiait devant la beauté des tours d'adresse que tous les joueurs se plaisaient à exécuter. Cette adresse est bien particulière, elle tient de celle que montraient jadis les superbes équipes galloises que nous vîmes en France, mais elle est plus audacieuse, moins bien réglée, plus acrobatique encore que celle-là. C'est cette qualité-là surtout, poussée à ce point de perfection et de tour de force qui nous vient du Midi.

La rapidité de conception et d'exécution vient de la race même, race spontanée. Elle vient aussi de ce que les jeunes joueurs n'ayant pas eu à inventer la méthode, l'ont déjà vue mise au point sur le terrain par leurs aînés, du moins par ceux qui la pratiquaient. Tout de suite ils ont été séduits par les qualités du jeu nouveau et convaincus de son efficacité en voyant la victoire d'année en année plus nette des équipes du Midi. Aussi jouent-ils presque inconsciemment comme ils ont vu jour, et adoptent-ils le style qui leur plaît le mieux et qui mène à la victoire. Pour que ces deux qualités, adresse et rapidité d'action, puissent produire à plein leur effet, le souffle est la qualité, troisième qualité essentielle. Sans lui sont nulles, annihilées les deux autres, le souffle est la base même de la méthode. Grâce à lui l'adversaire ne peut pas imposer son jeu, est obligé de subir le vôtre et de parer vos attaques continelles — puisqu'au lieu de jouer, la méthode nouvelle c est attaquer sans cesse, où que ce soit, avec une audace folle. Qui ne possède pas ces trois qualités doit être éliminé de l'équipe de France, aussi bon joueur soit-il par ailleurs. Mettez un homme peu adroit, un joueur lent, un équipier non entraîné dans le quinze, vous en détruisez l'harmonie, elle se désagrège. Ce ressort est cassé et n'est-ce pas mus par un ressort que semblent jouer maintenant nos nationaux.

Nous avons battu une équipe de gallois. Pendant les deux tiers du match, la France a imposé son jeu, rapide, audacieux, spontané, les Gallois sur le terrain c'était nous. Nos adversaires dans certaines circonstances se sont vus outrés, désorientés, timides, ne sachant que faire, dominés par la vitesse, l'adresse, la fantaisie des nôtres.

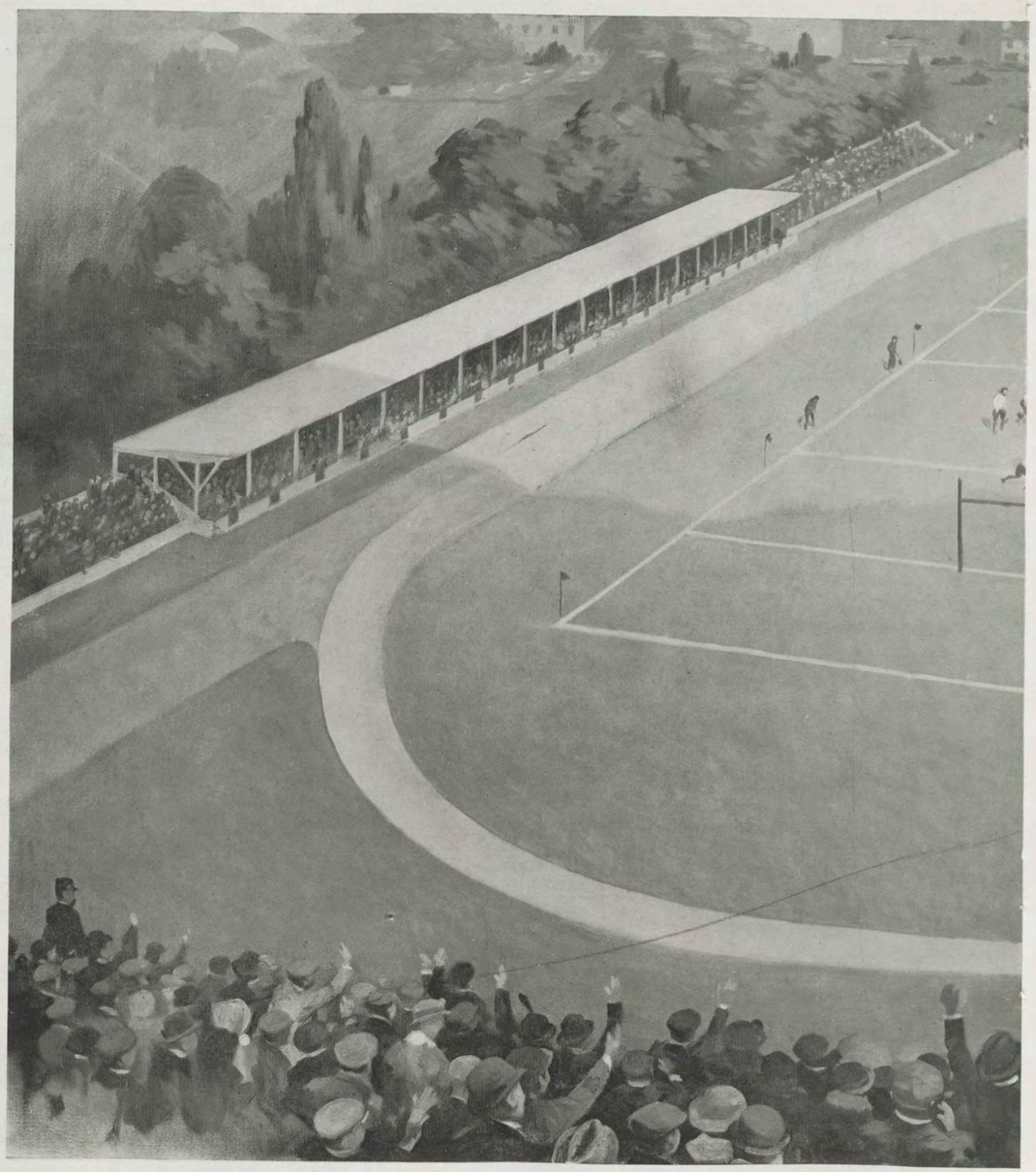
Le 1er janvier 1919, la méthode nationale a fait ses preuves. Son premier combat fut une victoire. Mais ne nous leurrons pas, nous serons encore et souvent battus par les Anglais, car nous aurons devant nous des équipes très supérieures à celle que nous avons battue le jour de l'an. Il nous faut cultiver et parfaire notre méthode, son audace la rend jolie, efficace ; elle peut donner des résultats magnifiques, mais elle est dangereuse. Dangereuse, car elle piétine les vieux principes, ces principes que nous croyions immortels ; elle les piétine avec une joie d'enfant exubérant. Ne les délaissons pas trop et rappelons-nous que nous aurons à connaître les vieilles manières de jouer quand l'équipe adverse nous imposera son jeu. Dans cette conjecture n'oublions pas qu'il est essentiel d'avoir une mêlée solide, et que le dribbling, conduit en masse par de bons avants est difficile à endiguer, votre camp se trouvant par à-coups successifs surmergé par la marée montante des avants ennemis.

Nous savons attaquer, saurons-nous nous défendre ? On défend en attaquant, c'est là la méthode, je le sais, pour cela faut-il encore tenir l'adversaire en suffisant respect, et maintenir, contenir ses puissants avants. Notre vitesse, notre souffle, notre adresse, annuleraient-ils la science et la puissance des formidables lignes d'avants anglaises ?

Jàcques Dedet.

UNE PARTIE DE FOOTBALL AMÉRICAIN

Les 14, 15, 16 et 30 mars, au Parc des Princes, l'armée américaine a fait disputer son championnat de football. Ce sport qui tient un peu du rugby mais dont il n'a pas la finesse, est comme le montre nos photographies assez violent.



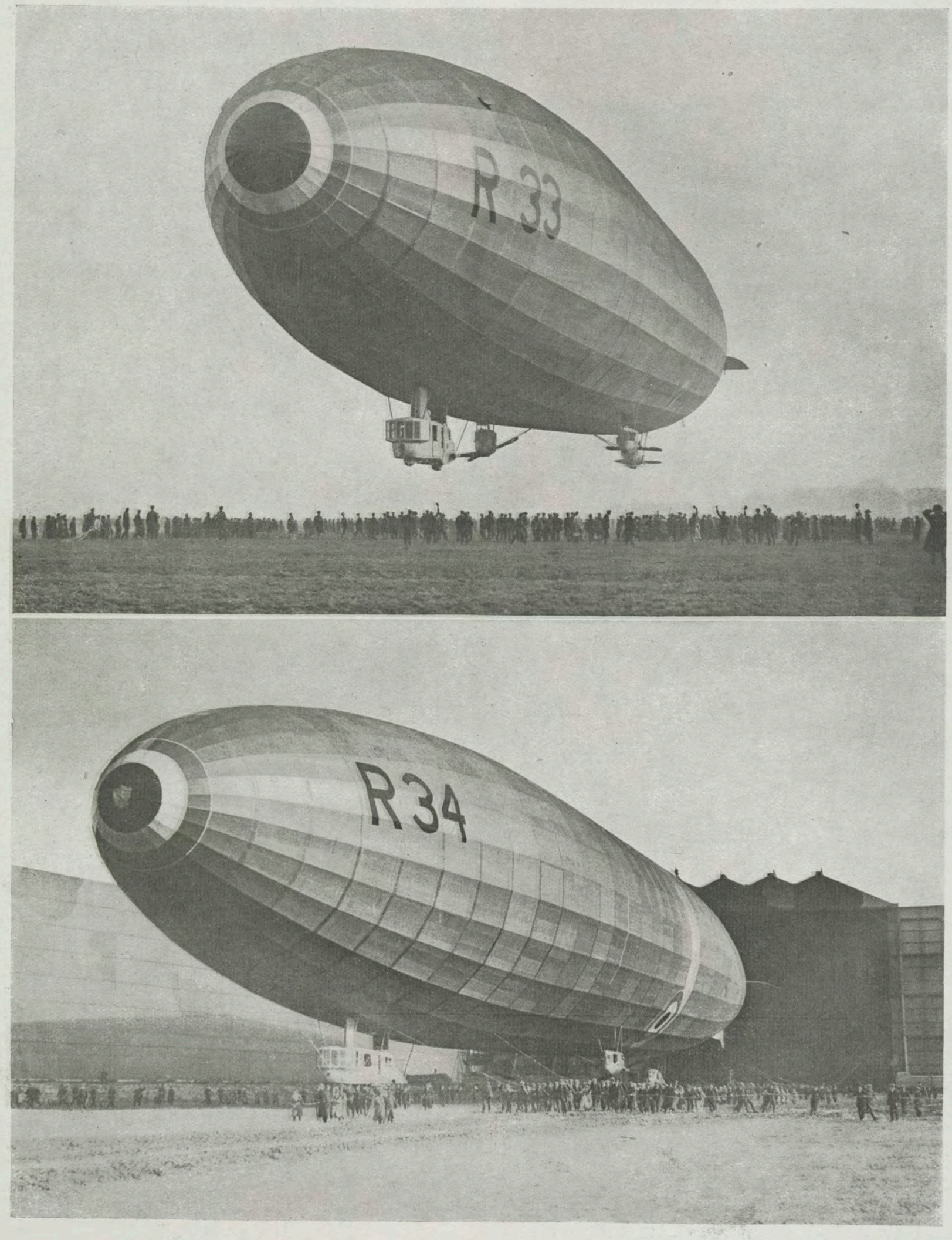
LE STADE

La France va être dotee d'un magnifique terrain de sports grâce à la générosite de nos alliés les Américains. Au centre du Stade Pershing, qui est long de 229 mètres et large de 132, se trouve un terrain en pelouse pour le foolbal et les sports athlétiques. Ce terrain est entouré var plusieurs

PERSHING

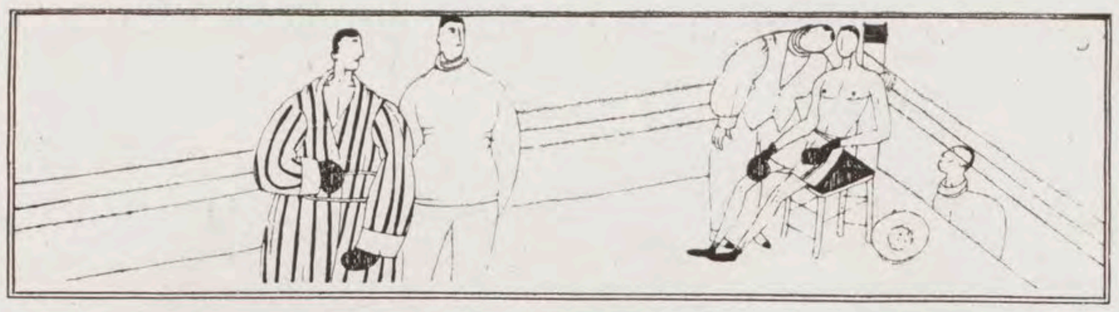
pistes de course à pied, dont l'une a 5 mètres de large, et par une piste cycliste. A droite et en arrière de ces pistes, plusieurs portiques en ciment armé ont été prévus pour les exercices aux agrès. Ce Stade contient 21.150 places dont 5.400 couvertes, 2.275 de face et 15.465 populaires.

Composition inédite de FAURET.



LES NOUVEAUX DIRIGEABLES ANGLAIS

Dans le but de traverser l'Océan Atlantique les Anglais ont construit plusieurs "Airships" aux dimensions colossales. En haut, le R 33, qui évolua 3 heures à une hauteur moyenne de 800 mètres. En bas, le R 34, long de 188 mètres, le plus gros dirigeable qui ait été construit.



LES PLUS GRANDES ÉMOTIONS SPORTIVES ET MILITAIRES (1)

Crânement, avec un superbe sentiment du devoir, notre champion de boxe Charles Ledoux a tenu à rester fantassin pendant toute la guerre. Il a tenu les tranchées des secteurs les plus divers, il a été des offensives les plus dures. Fort heureusement, il est resté intact pour le pugilisme et nous reverrons bientôt ce phénomène des poids coqs qui donnaient tant d'espérance pour le titre mondial.

MA plus grande émotion sportive ? Le jour de ma rencontre avec Digger Stanley pour le championnat d'Europe des poids bantams. C'était le 22 juin 1912, à Dieppe. Mon avenir se disputait ! J'avais pas mal de victoires à mon actif, mais si je remportais celle-là j'étais consacré le meilleur homme du vieux monde à mon poids. Et ce n'est pas sans intérêt dans notre métier.

Je connaissais la valeur de mon adversaire et ne voulais pas me laisser intimider par son record. Le match commence. Phase d'observation, je risque quelques attaques, j'étudie mon homme. Tout va bien : je le sens dans mes poings. Et je le mettais knock-out au 7e round. A vrai dire, mon émotion avait cessé dès la première minute, ...mais elle avait duré quelques semaines avant ! Ma victoire sur Kid Williams, ancien champion du monde, le 11 novembre 1913 à Philadelphie, me fut fort agréable certes, mais j'avais déjà rencontré pas mal d'« as » avec succès et cette émotion n'était pas comparable à celle de mon championnat d'Europe.

Pendant la guerre ? Emu ? Pourquoi ? J'ai fait mon travail comme tous mes camarades. J'ai reçu des obus, des balles, des torpilles, des gaz, j'ai été dans la boue, la pluie, la neige. La vie m'a semblé bonne quand je risquais le plus de la perdre. Des impressions, oui ? La chair de poule, souvent. Mais des émotions... Ah ! si, et bonne, très bonne : la signature de l'armistice ! »

Sergent Charles LEDOUX

L'ancien international de fottball-rugby, Pierre Mouronval, fut d'abord observateur en avion. Son désir de devenir pilote lui attira quelques déboires. Il réussit cependant et commanda l'escadrille des sportifs, celle des Boyau, Decoin, Sardier, Strohl, etc. ...Vainqueur de trois boches, il fut abattu en combat et fait prisonnier. Il avait deux balles explosives dans le bras : ce ne fut pas sa plus forte émotion. Jugez-en :

MA plus grande émotion militaire ?

Quand, en août 1915, j'ai été radié de l'aviation par mesure disciplinaire, parce qu'observateur j'insistais trop pour piloter.

Ma plus grande émotion sportive ?

La finale du championat de France rugby (Stade Français-Stade Bordelais, 1908) où j'étais sur la touche.

Je vous assure que je suis sincère. Dans l'action on a moins d'émotions.

Capitaine PIERRE MOURONVAL.

Marcel Viallet fut capitaine au long cours, visita l'Indo-Chine, l'Amérique, l'Australie où il boxa contre les meilleurs champions, s'associa à un de ses oncles pour diriger une usine à Moscou, revint en France pour la guerre, fut cuirassier. Blessé, inapte, il passa dans l'aviation où il remporta huit victoires et fut porté par le communiqué Wolff comme ayant été la 14e victime du capitaine Boelcke. Dessinateur de talent, nos lecteurs ont eu l'occasion d'apprécier ses œuvres.

MA foi, les émotions sportives du temps de paix se sont peu à peu estompées devant celles auxquelles nous avons tous (plus ou moins) été exposés au cours de la grande guerre.

Il en est une pourtant que les dangers courus dans les combats aériens que j'ai eu à soutenir n'ont tout de même pu me faire oublier. J'avais fait le pari, au bord de la mer, par gros temps, de franchir le brisant des lames et de nager vers le large. Après deux ou trois vaines tentatives au cours desquelles je m'étais fait copieusement marteler par les galets, je réussissais à passer la vague à son point de chute et m'éloignais.

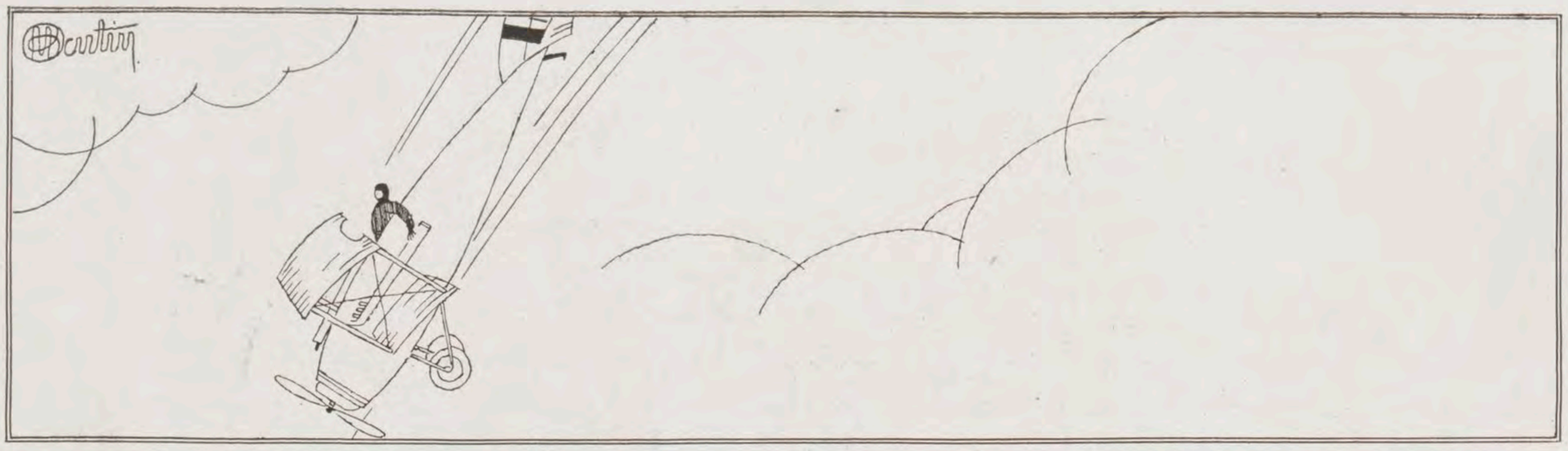
Entraîné par un courant violent, comprenant mon imprudence et aiguillonné par un sentiment de peur affreuse bien légitime, je n'eus d'autre ressource que de me laisser dériver.

Surveillant les *moutons* qui m auraient trop fait boire, les évitant le mieux que je pus, je visais du sommet des lames la plage de sable de Colleville (à près de 4 kilomètres de mon point de départ).

Après trois quarts d'heure de lutte contre des lames qui me paraissaient hautes comme des maisons, la mer me déposa d'une façon assez violente et désinvolte sur un coin sablonneux et hospitalier. Je regardai alors ces montagnes d'eau et pouvait à peine croire, me reprenant à vivre, que je m'étais désespérément débattu dans ce chaos...

Et pourtant, robuste, nageant comme un poisson, je pouvais me défendre ! Mais, se voir tomber en avion à une vitesse insensée, se sentir pendant un laps de temps qui paraît une éternité, presque impuissant à rétablir un appareil aux commandes désobéissantes, comme cela m'est arrivé après un combat, avec la crainte atroce

(1) Voir les précédentes réponses dans le numéro du 15 Mars.



de ne pas voir s'éteindre les petites flammes bleues qui vont peut-être gagner le réservoir d'essence ! Oh, que cela est horrible !!

J'ai pu atterrir malgré tout. Comment ? Je ne sais. A quelle manœuvre désespérée ai-je eu recours, je serais incapable de le dire. Par quel miracle d'énergie ai-je pu garder mon sang-froid ? L'instinct de conservation qui, dans des secondes aussi angoissantes fait accomplir des prodiges sans doute... Mais quand je me suis senti indemne, hors de mon appareil brisé, je fus brusquement envahi d'une si douce sensation de bien-être, d'un vertige tel après une commotion aussi violente, que vraiment, cela m'aurait fait du bien de pleurer... mais devant les poilus qui m'avaient dégagé, je n'ai pas osé.

Sous-lieutenant MARCEL VIALET.

L'athlète complet, le fameux champion Geo André fut fait prisonnier au cours d'une attaque à la baïonnette. Il tenta de s'évader plusieurs fois, fut traîné de cellules en camps de représailles, mais il nous est revenu et c'est l'essentiel.

PERMETTEZ-MOI de ne pas insister sur ma principale émotion de guerre, qui m'a du reste été commune avec des milliers de combattants. Atteint à la tête par une balle de mitrailleuse, j'ai eu durant la centième partie d'une seconde qui précéda mon évanouissement la sensation bien nette que je passais de vie à trépas.

Quant à ma principale émotion sportive, la voici :

Avez-vous jamais vu passer à portée de votre main la fortune ou le bonheur ? Vous est-il arrivé de les voir vous échapper irrémédiablement au moment où vous étiez certain de les tenir ? Dans ce cas, vous connaîtrez exactement ce que j'ai éprouvé moi-même à un âge où les impressions ont une intensité exceptionnelle. Je ne crois pas en retrouver jamais de semblables.

C'était aux Jeux Olympiques de Londres, en 1908. J'avais dix-huit ans à peine. Je me trouvais sur le Stade aux prises avec les premiers hommes du monde, et je savais qu'ils étaient les premiers. En matière de sport la valeur individuelle ne peut être douteuse ; c'est une valeur scientifique, formulée par des performances chronométrées, selon des mesures communes pour le monde entier.

La France paraissait faible. Notre représentation médiocre tenait à cette négligence désastreuse qui se manifestait alors comme maintenant du reste en toutes choses. Nos dirigeants, avec leur mentalité de vaincus de 70, s'étaient désintéressés de l'affaire, tandis que les autres nations avaient apporté là toute l'expression possible de leur puissance.

Nous étions donc quelques-uns à défendre sans armes la renommée de notre beau pays. Mais la coalition était terrible ; tous les drapeaux avaient flotté sans qu'une fois nos trois couleurs eussent apparu.

Je participais au saut en hauteur. J'avais successivement éliminé tous mes concurrents. Il ne restait plus vis-à-vis de moi qu'un Américain, un ecclésiastique, du nom de Porter. Nous avions franchi tous deux 1 m. 88 1/2. La barre montée à 1 m. 92 fut difficilement passée par mon concurrent. De ma part, deux vains essais. Rassemblant toute ma volonté, je me précipitai sur la barre après un élan judicieusement calculé ; je la franchis, et en me relevant de terre j'entendis les applaudissements éclater. Une joie prodigieuse m'envahit ; j'étais aussi vainqueur : le premier du monde. Cette joie, hélas ! ne dura que l'espace de deux ou trois secondes. La barre mal placée — je l'avais dû effleurer — frémit, se balança, et après quelques oscillations, dégringola. J'étais battu, mon pays avec moi. Précipité du haut de mon illusion, je passai là un moment bien cruel: notre drapeau ne flotterait qu'en seconde position.

Sergent GEO ANDRÉ.

Le grand scientifique du rugby, Jacques Dedet, a depuis le début de la guerre servi dans l'infanterie, sur notre front et en Orient, comme docteur. Nous ne parlerons pas des qualités professionnelles de ce chirurgien, l'un des plus remarquables espoirs de l'internat.

JE n'ai pas été un des acteurs, mais un des spectateurs de la guerre. A celle-ci ne s'est mêlé pour moi, où que je fusse, régiment ou ambulance, aucun attrait sportif.

Cependant mon émotion la plus violente, celle qui efface toutes les autres, celle qui persiste et me donne une impression de froid encore quand j'y pense est d'ordre sportif.

Le muscle, le beau muscle, pour la perfection, la souplesse et le rendement duquel nous avons tous travaillé ; le muscle, cette caractéristique de l'homme sain, cette âme rude, vivante et multipliée que nous portons, cachée comme un trésor, à fleur de peau ; le muscle broyé, déchiqueté, effiloché, boueux, terreux, loqueteux, avec des filets de sang noir. Le muscle autrefois rouge, si beau, haché par l'obus, cette brute.

Horreur ! Souvenir dont je suis hanté : ces amputations, à toute heure, nuit et jour. Bras merveilleux, cuisses athlétiques capables des plus splendides efforts quelques minutes avant, membres que l'on taille maintenant en plein muscle. Muscle qui vit, tressaille, remue, tremble, se retire et bondit sous le couteau : et bientôt à terre, le membre à jamais perdu.

Muscle broyé, que j'ai souffert par ta vue dans mon propre muscle. Vaincu de la guerre, beauté trop frêle pour lutter contre les ignobles armements modernes : revis, on ne te hachera plus, plus jamais, j'espère.

Docteur JACQUES DEDET.

(A suivre.)

Le blessé (1) est évacué le lendemain sur Paris où il est soigné à l'ambulance japonaise. Dès qu'il peut sortir, il va remonter. Le 26 avril, il effectue le voyage Issy-les-Moulineaux. Le Bourget et retour, en 30 minutes, sur Nieuport 13 mètres. Ses pansements ne l'empêchent pas de voler et il tient à ne pas perdre son entraînement. C'est le 19 mai qu'il reprend place à son escadrille. Il obtient quelques succès probables, continue à totaliser les heures de vol pour assurer la salubrité de l'air, mais n'aura sa 9e victoire officielle que dans la dernière décade de juin :

22 JUIN 1916. *Ronde Péronne-Roye. Vu un Fokker dans ses lignes. 2 heures 25, 3.300 mètres. Ronde Péronne-Roye. Attaqué un bi-fuselage à 10 mètres. Mitrailleuse ne peut pas tirer. Désenrayée. Pique derrière et le fais rentrer chez lui. Attaqué deux avions sur Villers-Bretonneux :* incendié l'un *en même temps que Chainat. 2 heures 40, 4.200 mètres. Ronde Chaulnes-Péronne-Roye. Un biplace qui rentre rapidement. 3 heures 30, 4.200 mètres.*

Dans sa journée, Guynemer a donc totalisé en trois croisières : 8 heures 35 de vol. On peut dire que quand il rencontrait le Boche, c'est qu'il l'avait cherché. Celui qui était tombé sous ses coups s'écrasait dans nos lignes, près de Rosières-en-Santerre. Le lendemain, l'as rentrait avec deux longerons coupés à la suite d'un combat contre un L. V. G. Puis il repartait bientôt sur un autre appareil. Ce jour-là, il tenait l'air 5 heures. Encore une rencontre très dure qui fait rendre hommage à l'adversaire par le Français :

6 JUILLET 1916. *Ronde. Vu un Boche à 20 mètres en sortant d'un nuage. Pas le temps de tirer. 2 heures 20, 2.800 mètres. Ronde Péronne. Canonné. Eclat d'obus dans longeron. Vers 18 heures 20, vu un L. V. G. sur la Somme à 1.800 mètres. Il rentre presque à la descente chez lui. Vers 18 heures 50, surpris par un L. V. G. tirant dans l'hélice et en retraite. Combat croisé. Je descends pour recharger et voir le Boche piquer sur un Maurice Farman de réglage. Revenant à l'attaque, je détourne le Boche, combat croisé : 2 câbles de la cellule droite coupés net, hélice traversée. Atterrissage près de Chuignes. Boche mordant et maniable. 2 heures 30, 3.200 mètres.*

Et quotidiennement, chaque sortie se traduit par des combats Le nombre des Boches n'arrête jamais le vainqueur de l'espace. Jugez plutôt :

10 JUILLET 1916. *Combat à trois contre sept. Dégagé Deullin poursuivi à 100 mètres par un Aviatik. 1 heure 20, 3.600 mètres.*

11 JUILLET 1916. *Attaqué L. V. G. sur Flaucourt à 10 mètres. Enrayage. Explosion à bord du Boche. Son câble de profondeur gauche coupé. Pique, mais semble se diriger encore. 45 minutes, 2.500 mètres. Ronde région Péronne-la Somme. Attaqué un Aviatik vers Saint-Christ, puis un L. V. G. qui me prenait par derrière, tiré trois-quarts avant entre 5 et 6 mètres. Une balle lumineuse entre dans le fuselage. A ce moment, le lieutenant Deullin tire un rouleau de près et abat le L. V. G. Attaqué 7 Boches au nord-est de Péronne. Enrayage grave au premier coup. 2 heures, 2.600 mètres.*

Il collabore à la victoire du lieutenant Deullin, mais n'accepte pas qu'elle lui soit comptée à lui aussi. Il a remporté un succès presque certain le matin, mais il n'en est pas assez sûr pour le revendiquer. Il termine enfin sa journée en attaquant sept Boches. Tel était Guynemer. Nulle journée ne pourrait mieux dépeindre sa grande âme de combattant. Le 15, il abat son 10e Boche

15 JUILLET 1916. *Ronde Somme.* Descendu un L. V. G. *(les roues en l'air), en même temps que Heurtaux. 50 minutes, 2800 m.*

Trois jours après, il assiste des aviateurs anglais :

18 JUILLET 1916. *Ronde Somme. Suivi trois L. V. G. pendant 1 heure 1/4 le long de la Somme. Livré combat avec des Haviland contre ces trois L. V. G. et des Aviatiks. Salé l'un de ceux-ci pour dégager un Anglais, puis un L. V. G. 2 heures 30, 3.500 mètres.*

Et la fougue du héros ne diminue à aucun instant. Son carnet de vol est le plus admirable exemple de ce que peuvent l'énergie et le courage au service d'une volonté de fer, d'un désir de vaincre implacable :

27 JUILLET 1916. *Ronde front armée. Combat avec un groupe de trois L. V. G. à 150 mètres au nord de Péronne, sans résultat. 1 heure 55. Ronde front armée. Attaqué entre 1.100 et 4.000 mètres plusieurs groupes de 3 à 10 appareils dont plusieurs bi-moteurs triplaces. Surpris un bi-moteur qui poursuivait un Nieuport et qui fait demi-tour. Attaqué de face entre 400 et 80 mètres un bi-moteur poursuivant un Anglais. Le Boche tente de riposter, puis il pique sans tirer et il est repris en chasse par Heurtaux. Il pique encore sans tirer et paraît sérieusement touché, les passagers surtout. Fin du combat dans la région de Combles. 2 heures 15.*

28 JUILLET 1916. *Ronde front armée. Vu un avion ennemi. loin et bas dans ses lignes. Attaqué un L. V. G. région Vermand. Il rentre chez lui sans tirer un coup de mitrailleuse. Attaqué une saucisse région Athies. Pas pu voir le résultat. 2 heures 15.*

Ronde front armée. Attaqué un groupe de quatre avions ennemis et forcé l'un d'eux à atterrir. Attaqué un second groupe de quatre avions qui se disperse aussitôt. Pris l'un des avions en chasse et tire 250 cartouches environ. Le Boche pique fortement, paraissant atteint. Appareil abattu. Confirmation de l'état-major anglais. *Aux dernières cartouches tirées avec la Vickers, une pale de l'hélice est fauchée par les balles. Le moteur déséquilibré imprime de violentes secousses à l'appareil en le détériorant gravement. Atterri en vol plané à l'aérodrome de Chipilly sans accident. 1 heure 45.*

C'est sur cette 11e victoire qui lui vaut sa 10e citation, que Guynemer termine son premier carnet de vol. Il se traduit ainsi :

Heures de vols Apprentissage	90 heures 05
Au front.....	348 heures 25

Avions abattus : 11.

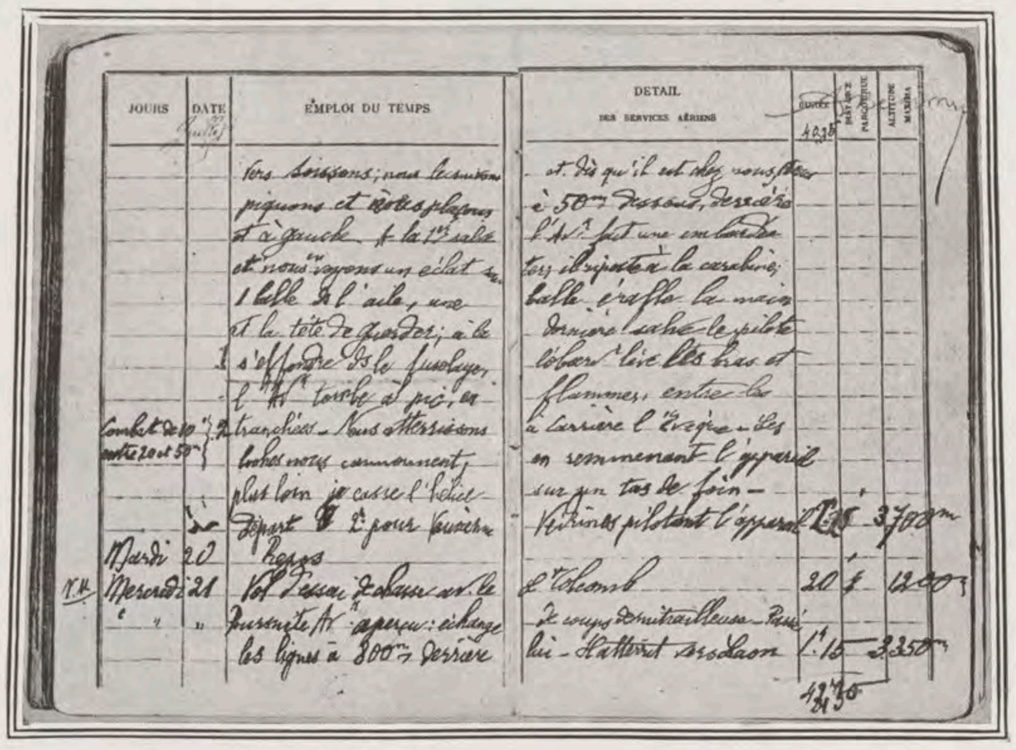
(1) Voir la *Vie au Grand Air* du 15 Mars dernier.

Pilote de grande valeur, modèle de dévouement et de courage. A rempli depuis six mois deux missions spéciales exigeant le plus bel esprit de sacrifice et livré 13 combats dont 2 se sont terminés par l'incendie et la chute des avions ennemis.

Le 6 mars 1916, a livré à un avion allemand un combat au cours duquel son avion, ses vêtements et ceux de son observateur ont été criblés de balles. Le 12 mars 1916, a attaqué un avion allemand biplace et l'a abattu en flammes dans les lignes françaises. 21 combats aériens depuis 8 mois : 8 avions allemands abattus, dont 7 à l'intérieur ou à proximité des lignes françaises.

Le second carnet de vol de Guynemer offre un autre aspect. L'as est un homme d'action, qui déteste écrire. Tenir la comptabilité de ses rencontres l'ennuie. Il confie ce soin à un secrétaire de bureau auquel il oublie souvent de mentionner des combats. A force de descendre des Boches, il considère que ces victoires appartiennent au domaine courant de la vie, aussi les renseignements sont-ils moins complets encore. Nous suppléerons donc à la brièveté des comptes rendus par d'autres documents aussi sûrs, aussi sincères, puisque fournis par Guynemer lui-même. Le mois d'août, à partir du 3 jusqu'au 17, n'est pas très favorable. L'as a souvent maille à partir avec sa mitrailleuse. Par distraction, le 6, il fait peur à des ballons captifs. Il en attaque deux, l'un à trois reprises, l'autre deux fois et les force à descendre. « Ai été fortement canonné, » se contente-t-il d'inscrire. Le lendemain, il fait plus de 6 heures de vol et ne marque même pas la durée de sa seconde croisière :

7 AOUT 1916. *Ronde front d'armée : vu deux avions boches dans leurs lignes à 5 ou 6 kilomètres de Lassigny. 2 heures. Ronde front d'armée. Attaqué 4 appareils ennemis, j'en ai isolé un, ma mitrailleuse s'arrête. Je fais demi-tour. Je reçois 7 éclats d'obus, dont un dans la manette des gaz et un autre dans ma combinaison. Fais le parcours Cachy-Chipilly et Chipilly-Cachy. Avec le lieutenant Heurtaux attaqué les tranchées allemandes au nord de Clery. Je tire sur un emplacement de mitrailleuses. Après 120 cartouches, j'ai un enrayage et une culasse cassée. 2 heures 10. Vols d'essai.*



LA PREMIÈRE PAGE DU CARNET DE GUYNEMER

Ce document d'un réel intérêt historique représente la première page du Carnet de vol de Guynemer. « Corvée de neige », ces mots ne faisaient pas prévoir l'avenir du grand héros mort pour la France, après avoir abattu 53 avions officiellement, mais près du double en réalité.

Journée bien remplie. Mais la totalisation n'augmente pas. Le 12, nouvelles difficultés :

12 AOUT 1916. *Ronde front armée. J'attaque avec le lieutenant Deullin un groupe de 3 avions boches dont 2 dits « bananes » et un Aviatik. Le lieutenant Deullin dont la mitrailleuse s'enraye est obligé d'abandonner le combat. Le sous-lieutenant Guynemer continue. 4 enrayages dans les 25 premières cartouches, ensuite tir normal. 2 heures 15.*

Le scribe qui a l'honneur de remplir le carnet du héros commence par le mode personnel et termine — est-ce par admiration et par timidité d'écrire « je » ? — en inscrivant : « Le sous-lieutenant Guynemer... »

16 AOUT 1916. *Ronde région Péronne. Avec le lieutenant Heurtaux, nous voyons un appareil genre Nieuport sans croix noires, bas dans ses lignes. Nous attaquons deux Boches sur Péronne à 2.000 mètres. Celui tiré par le lieutenant Heurtaux pique et va atterrir. Le deuxième abandonne le combat. Je ne peux le poursuivre, ma mitrailleuse ayant un arrêt de tir à bout portant. 2 heures 30. Région Bapaume-Péronne. J'ai vu cinq avions boches dans la direction de Bapaume et plusieurs autres au ras du sol dans leurs lignes. 2 heures.*

Mais contre la volonté implacable de Guynemer, la malchance la plus acharnée devait se déclarer vaincue. Le 17 août, c'est le 13e succès et, le 18, le 14e :

17 Août 1917. — *Ronde front armée. Je surprends un Boche à 5 mètres tiré dessus. Deux enrayages sur 3 cartouches.* L'observateur tué et l'avion pique fortement *en dégageant une forte fumée sous le siège du pilote. Attaque ensuite deux L. V. G. vers Montauban, trois enrayages en 10 coups. Rien à signaler. 2 heures 05.*

Cette victoire agrémentée de multiples enrayages suivie de la mention « rien à signaler » ne donne-t-elle pas à réfléchir sur la mentalité extraordinaire du héros ? Pour lui, « rien à signaler » quand un Boche descend et que la mitrailleuse fait des siennes. Ce sont les risques heureux ou malheureux de la guerre auxquels tout combattant doit s'attendre : « rien à signaler ». Il faut les accueillir avec calme, sans colère, sans regrets, sans fierté, sans joie : « rien à signaler ».

18 Août 1916. — *Ronde front armée. J'attaque un Rumpler protégé par un Aviatik à 2.000 mètres au nord de la Somme.* Tire deux balles à 200 mètres, *pilote probablement tué, appareil parti en vrille* et s'écrase au sol *à la lisière ouest du Bois-Madame. L'Aviatik s'enfuit. Enrayage après deux balles.*

C'est l'une des victoires où Guynemer prouva le mieux son incroyable adresse. En deux balles tirées à 200 mètres à près de 200 à l'heure contre un appareil frisant le 180, il parvient à tuer le pilote et à abattre son adversaire. Ah ! sa mitrailleuse ne veut pas le servir, tant pis, les balles qui accepteront de partir suffiront à lui valoir le succès ! Le 20, ce sont des avions « probablement » descendus, et Guynemer n'obtient pas leur homologation.

20 Août 1916. — *Ronde front armée. Je surprends un avion allemand sur le Bois-Madame à 1.400 mètres, tire dessus en le croisant à 15 m., vu l'observateur assis sur son siège. L'avion pique fortement. J'attaque immédiatement après un deuxième avion allemand qui pique. 2 heures 05. Ronde front armée. Vu dans la région Montauban un groupe de quatre L. V. G. J'attaque à 19 heures 30 un Aviatik par surprise à 2.000 mètres sur la Somme, tire 20 coups. Vu en passant à 50 centimètres le passager paraissant touché. L'appareil semble désemparé et redresse au sol. Attaqué vers 19 heures 35 un L.V.G., tiré à bout portant à 25 mètres, reçu plusieurs balles dans le moteur, le réservoir, le coffre à cartouches, contusions à l'index de la main gauche. Atterrissage près de Flaucourt dans les trous d'obus. 2 heures.*

Pour être sûr du résultat de son tir, Guynemer revient sur le rival qui semble mal en point afin de juger la situation. Il passe à 50 centimètres pour, de sa tribune céleste, embrasser d'un coup d'œil l'effet de son attaque. L'atteinte dont il avait été victime le retient seulement cinq jours à terre. Dès le 26, il recommence à travailler. Le 4 septembre, 15e victoire :

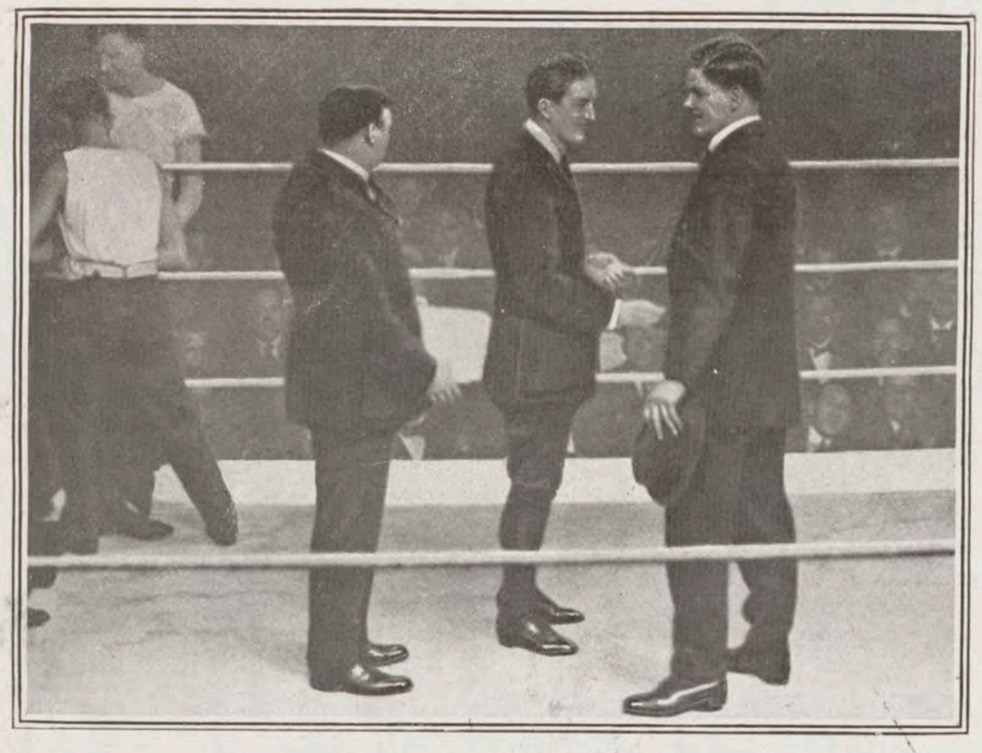
4 Septembre 1916. — *Chasse Chaulnes-Péronne. J'attaque un Boche vers Brie. Il pique. J'attaque quatre Rumpler accompagnés d'un L. V. G. et d'un Aviatik. J'abats l'un d'eux vers Hyencourt.*

Puis ce sont encore des combats et toujours des combats. Il en livre deux ou trois par jour au moins. Et ce sont aussi les mécomptes des homologations :

9 Septembre 1916. — *Ronde de chasse. J'attaque à 100 mètres deux Boches sur Herbécourt. L'un pique fort vers Péronne. Poursuivi de 4.800 à 2.000. Une balle perce deux longerons, 1 heure 45. Ronde de chasse. J'attaque à 18 heures 30 un L. V. G. Tue le passager, tire ensuite 250 coups de 150 à 20 mètres. Le Boche pique fortement vers la Somme. 1 heure 40, 1.600 mètres.*

14 Septembre 1916. — *Ronde. Attaque trois Rumpler sur Chaulnes à 5.100 mètres et un autre Rumpler à 5.200. Je barre les lignes à un Rumpler pendant 20 minutes à 5.300 mètres. Vent nord-ouest de 35 mètres à 500 mètres. 2 heures 30, 5.300 mètres. Chasse. Attaque un Boche à bout portant. Enrayage par cartouche défectueuse. 1 heure 15.*

(*A suivre.*)



LE FUTUR ADVERSAIRE DE BÉCKETT

Le comingman Goddart qui doit rencontrer Beckett, vainqueur de Bombardier Wells, est présenté au public ainsi que le champion français Carpentier qui matchera le vainqueur pour le titre de Champion d'Europe.

LA RENTRÉE DE CARPENTIER

Par Jacques MORTANE

La rentrée de Carpentier, le 4 juillet, à Strasbourg, est le grand point d'interrogation de la boxe en ce moment.

Que vaut notre champion après une retraite obligatoire de près de cinq ans ? Un boxeur, dans la plénitude de ses moyens, à l'apogée de sa forme, abandonnant le ring de 20 à 25 ans, peut-il redevenir ce qu'il était ?

Nous n'osons donner une opinion rigoureuse. Nous sommes obligés de nous baser sur des présomptions : un tel athlète qui, s'entraînant à la course à pied, sport qu'il n'avait jamais pratiqué de façon suivie, réussit à faire les 100 mètres en 11 secondes et à dépasser 1 mètre 75 dans le saut en hauteur, est certainement toujours capable de l'effort que lui demandera un manager habile — et Descamps ne l'est-il pas ?

Trouver un adversaire au champion français n'est pas besogne aisée. Il faut un pugiliste de grande classe,. Celui qui a été choisi par le *Petit Journal* est Dick Smith, le champion d'Angleterre des poids mi-lourds.

Il offre la particularité d'être le détenteur définitif de la ceinture de Lord Lonsdale pour sa catégorie. Ce qui signifie que par trois fois, il a conservé son titre. Il a en outre sur Carpentier l'avantage de n'avoir pas cessé de combattre pendant la guerre. Déjà avant les hostilités, on voulait l'opposer à notre représentant. Une victoire sur Bombardier Wells le mit en vedette.

Battre Wells fut toujours considéré en Angleterre comme un titre de gloire pugilistique. De là date la popularité de Georges Carpentier. Et nos alliés n'ont-ils pas voulu offrir en régal, à Londres, un troisième match Wells-Carpentier ? Ils ont désiré cependant organiser une compétition mettant aux prises les trois meilleurs poids lourds du Royaume-Uni : Wells contre Beckett, le vainqueur contre Goddard. Il semblait que Wells triompherait aisément, surtout après son récent succès dans le Trophée du Roi.

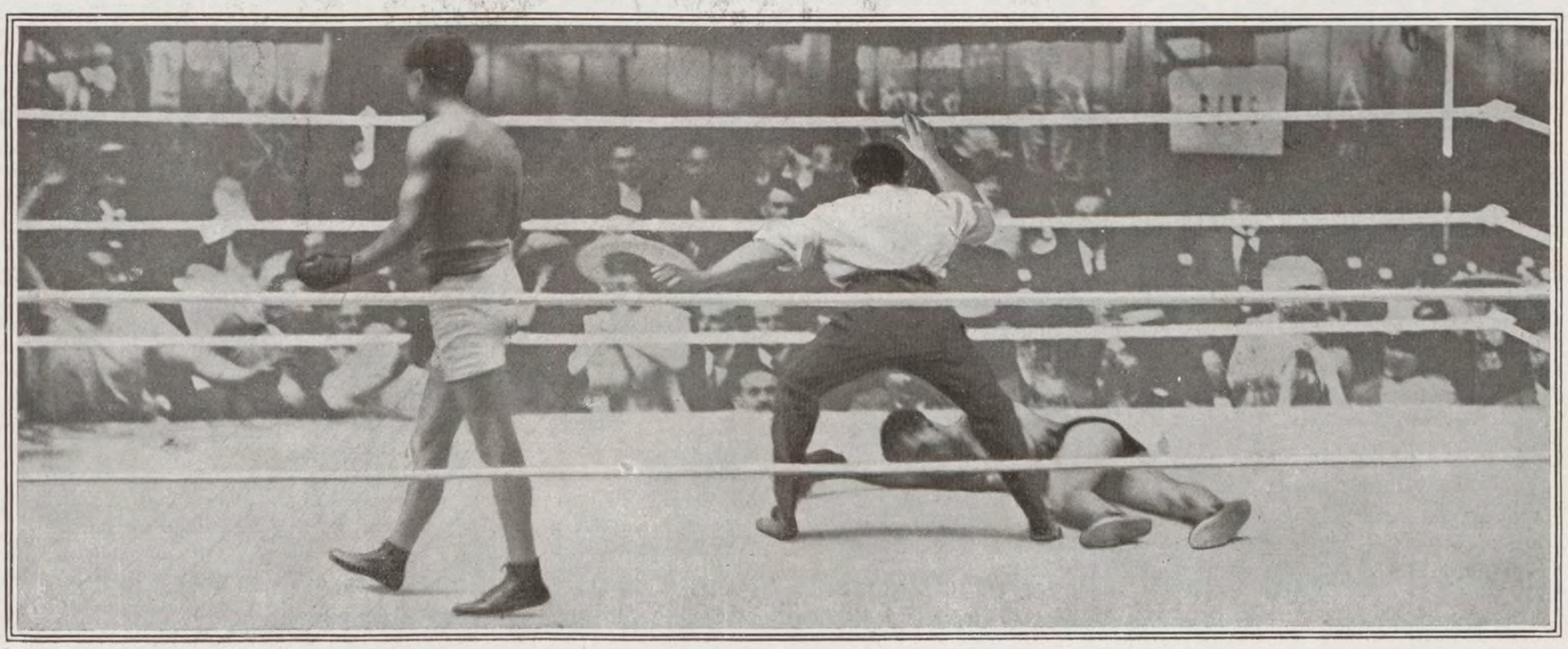
Or, dès la première éliminatoire, il ne pouvait tenir plus de cinq reprises contre Beckett, certainement inférieur comme science, mais batailleur redoutable. C'est donc le gagnant du match Beckett-Goddard qui sera opposé à Carpentier.

Si celui-ci pouvait avoir l'autorisation de s'entraîner sérieusement — la guerre n'est-elle pas finie ? — il réussirait sans doute à retrouver sa forme d'antan. Mais vous ne pouvez vous imaginer quelles démarches furent nécessaires afin de faire comprendre à qui de droit l'intérêt qu'il y aurait, pour le renom sportif de la France, à donner à notre champion le moyen de redevenir ce qu'il était. — J. M.

(*Voir pages 35 et 36.*).

UN GRAND MATCH DE LEDOUX

Le 24 juin 1912 à Dieppe, le Champion de France poids bantam Ledoux rencontrait le champion d'Angleterre, Digger Stanley, décédé il y a quelques semaines, et le mettait knockout au 7e round après l'avoir envoyé plusieurs fois à terre. Il devenait de ce fait champion d'Europe de la catégorie. Cette rencontre était arbitrée par Maitrot le remarquable athlète, ancien champion amateur cycliste, mort au champ d'honneur.



L'ALSACE A PARIS

Le 23 Mars à Paris, l'équipe d'Alsace, formée des meilleurs joueurs de Strasbourg, Mulhouse et Schlestadt, rencontrait l'équipe de l'U.S.F.S.A. Après que les Alsaciens eurent été présentés au public, qui leur fit une ovation enthousiaste, Hansi donna le coup d'envoi. Fatigués par un long voyage, les visiteurs ne donnèrent pas une idée exacte de leur valeur et se firent battre par 10 buts à 1.

(VOIR PAGE 34)

REVUE DES SPORTS

✣ INFORMATIONS ET RESULTATS DU MOIS DE MARS 1919 ✣

SPORTS ATHLÉTIQUES.

AU FIL DES MOIS

LA question de l'aviation allemande est de nouveau à l'ordre du jour.

MM. André et Edouard Michelin, dont on connaît la compétence, font remarquer en effet que si l'aviation militaire de l'ennemi est supprimée, cette suppression n'offre aux Alliés qu'une satisfaction platonique et que le danger d'une attaque aérienne subsiste plus formidable qu'il ne l'a jamais été, si les Allemands sont autorisés à posséder une aviation civile.

M. ANDRÉ MICHELIN.

En effet, l'avion civil et commercial ne diffère d'un avion de bombardement que par un seul point : il n'a pas de lance-bombes, *or*, un lance-bombes préparé *ad hoc* peut être ajusté en une heure sous n'importe quel avion civil, lequel de ce fait devient un avion de bombardement.

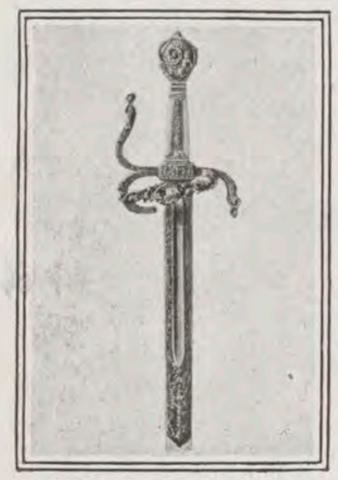
Et les frères Michelin font remarquer. avec juste raison, que rien n'empêche l'Allemagne de réunir un soir tous ses avions et quels avions ! des Gothas, des Friedrichshafen, de les munir de lance-bombes et de les envoyer quelques heures après sur Paris, Bruxelles ou Londres!

M. EDOUARD MICHELIN.

Représentez - vous la mobilisation faite dans de pareilles circonstances.

Raisonnablement on ne peut laisser une pareille arme dans les mains d'un peuple qui n'a pas hésité à déchaîner le plus formidable conflit que l'histoire ait enregistré, il faut donc, comme le demandent MM. André et Edouard Michelin, que l'Allemagne ne possède ni un avion militaire ni un avion civil.

Il est navrant de constater que malgré les progrès accomplis par nos champions, malgré les efforts des apôtres et des propagateurs, il reste encore beaucoup à faire avant que nous puissions nous comparer aux Anglais, aux Américains et même aux Suédois.



ÉPÉE OFFERTE AU MARÉCHAL FOCH PAR LES COMMERÇANTS MADRILÈNES.

Le côté un peu claudicant provient uniquement de l'incompétence, peut-être de la négligence, sûrement des organisateurs. L'autre jour, le 19 mars, soyons précis, se disputait le Championnat de France de cross-country. Ce n'est pas une petite compétition. Elle présente une haute importance. Or, la troisième boucle se termine, la quatrième va commencer, lorsque les juges arrêtent l'épreuve, établissent le classement. Curieuse idée !

Voyez-vous une course de six jours dont les commissaires décideraient l'arrêt à la fin de la troisième journée ?

Résultat : Vermeulen est vainqueur et c'est heureux, mais il aurait pu tout aussi bien se faire emmener par un novice lui assurant le train. Ce débutant aurait eté champion de France ! Keyser, battu, déclare qu'il n'avait pas à fournir encore son effort, et il a raison. Chacun a une excuse. Seuls n'en ont pas ceux dont le devoir était de veiller à la régularité du championnat. *Vie au Grand Air.*

LE 12e MATCH FRANCE-BELGIQUE

DISPUTÉE le 9 mars dernier sur le terrain du Vivier d'Oie à Bruxelles, la première grande rencontre organisée depuis la guerre entre les équipes représentatives de Belgique et de France s'est terminée tout à l'honneur de notre onze national qui, déroutant tous les pronostics, fit jeu égal avec ses redoutables adversaires et s'assura même — tant sa supériorité dans la deuxième mi-temps fut complète — un victorieux match nul.

Cette performance inespérée confirme de façon officielle les indéniables progrès accomplis par les joueurs français pendant la guerre.

Légèrement dominés dans la première mi-temps par leurs adversaires qui menaient au repos par un but marqué par Coppée, auquel venait bientôt s'ajouter un second réussi chanceusement par ricochet sur la jambe d'un de nos arrières, nos représentants s'assuraient nettement l'avantage au cours de la seconde reprise, puis, grâce à un bel effort collectif, rattrapaient par deux shoot d'Hanot leur handicap et ne devaient qu'à la maîtrise du gardien de but belge Leroy de ne pouvoir s'assurer la victoire.

Voici quelle était la composition des deux équipes :

France. — But : Frémont (HAVRE ATHLÉTIC CLUB). Arrières : Gamblin (RED STAR AMICAL CLUB) et Mathieu (R. S. A. C.) Demis : Mercier (RACING CLUB DE FRANCE), Devic (CLUB ATHLÉTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE), Hughes (R. S. A. C.). Avants : Faure (R. C. F.), Hanot, capitaine (ASSOCIATION SPORTIVE FRANÇAISE) Bard (CERCLE ATHLÉTIQUE DE PARIS), Darques (OLYMPIQUE), Triboulet (R. C. F.).

Belgique. — But : Leroy (UNION SAINT-GILLOISE). Arrières : Swartenbrock (DARING CLUB DE BRUXELLES), Verbeck (U. S. G.). Demis : Musch (U. S. G.), Moucheron (D. C. B.), Thys (U. S. G.). Avants : Bessems (D. C. B.), Coppée (U. S. G.), Vlamynck (D. C. B.) Michel (LÉOPOLD), Heldin (U. S. G.), capitaine.

Ce 12e match France-Belgique voit le palmarès de cette rencontre classique se modifier comme suit.

Sept victoires à l'actif de la Belgique, deux à la France et trois matches nuls.

Ne terminons pas le rapide exposé de cette rencontre sans signaler que le projet envisagé du transport de l'équipe de France à Bruxelles par voie de l'air ne put être mis à exécution en raison du mauvais temps.— E. G. DRIGNY.

LE RACING CLUB DE FRANCE CHAMPION DE PARIS

LES éliminatoires parisiennes de la Coupe Nationale, qui pendant les hostilités, ont remplacé le classique championnat de Paris de l'U. S. F. S. A. se sont terminées, le 16 mars dernier, par la victoire de l'équipe du Racing Club de France, battant en finale le Standard Athletic Club par 3 buts à 1.

La compétition parisienne de 1re série avait réuni, *cette année*, les engagements de 16 clubs ; elle se disputa en 2 poules éliminatoires de 8 qui qualifièrent pour la finale l'Association Sportive Française, le Cercle général d'Entraînement, le Stade Français et le Sporting Club de Choisy-le-Roi dans un des groupes ; l'Union Sportive Amicale de Clichy, le Club Athlétique de la Société Générale, le Standard Athlétic Club et le Racing Club de France, après barrage avec la Légion Saint-Michel, dans l'autre groupement.

La poule finale réunissant ces 8 qualifiés, devait donner lieu à un championnat des plus ouverts, mais la neige déjoua les projets des organisateurs et les obligea, afin de désigner leur champion en temps utile, d'utiliser la méthode, par trop brutale pour une finale, des éliminatoires...

La finale disputée sur le terrain de la rue Olivier-de-Serres, en présence de nombreux partisans des deux clubs, fut très durement jouée, le Racing Club de France supérieur en toutes ses lignes grâce à la virtuosité des Mercier, Triboulet, Carlier, Trentesaux et Mathey, l'emporta nettement sur les joueurs anglais du Standard Athletic Club qui pratiquèrent un jeu de Coupe des moins plaisants.

L'ÉQUIPE D'ALSACE SURCLASSÉE

LA rencontre qui opposait le 23 mars dernier sur le terrain de la Légion Saint-Michel l'équipe représentative d'Alsace au team selectionné de l'U. S. F. S. A. donna certes lieu à une fort touchante manifestation patriotique et nous fournit l'occasion de constater une fois de plus les progrès de nos soccers, mais disputée par deux onze de classe trop inégale ne présente pas l'intérêt et la lutte que l'on était en droit d'espérer.

L'équipe de l'U. S. F. S. A. renforcée encore par la présence de trois des meilleurs équipes nordistes Lesur de Tourcoing, Dubly de Roubaix et Gravelines de Lille surclassa en effet nettement le team alsacien et, après une remarquable exhibition de toutes ses lignes, s'assure aisément la victoire par 10 buts (Hanot 4 Nicolas 4, Carlier 1, Gravelines 1 à 1 Rinkenberger).

Un match mettant aux prises l'Alsace avec un de nos grands clubs parisiens eut en effet été beaucoup plus intéressant, plus concluant et nous aurait permis d'apprécier à sa juste valeur, le football pratiqué par nos équipes des provinces reconquises.

Ajoutons pour terminer que le match Alsace-U. S. F. S. A. consacra la faveur dont le football association jouit auprès du public : 5.000 spectateurs ayant assisté à cette rencontre qui fut honorée de la présence du colonel Bonvalot, représentant du ministre de la Guerre. (*Voir pages 32 et 33*).

Informations.

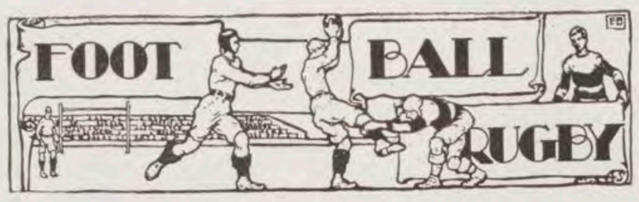
LA finale de la Coupe des régions libérées, organisée par notre confrère « Le Petit Journal » et mettant aux prises les équipes du Nord de la France, de la Belgique, du Luxembourg et d'Alsace-Lorraine se disputera les 10 et 11 mai prochain à Strasbourg.

Résultats techniques.

✣ 23 mars. U. S. F. S. A. bat Alsace 10 buts à 1.

✣ 2 février, coupe Charles Simon (1/2 Finales) Olympique bat Vie au Grand Air du Médoc par 4 buts à 3 ; C. A. S. G. bat Stade Rennais U. C. par 4 buts à 3. 16 février, U. S. G. S. A. bat F. C. Rouen par 5 buts à 3. 2 mars, Coupe Nationale Eliminatoires Parisiennes (1/2 Finales) Racing C. F. bat Association Sportive Française par 2 buts à 0. Standard A. C. bat U. S. A. Clichy par 2 buts à 1. 9 mars, France et Belgique font match nul par 2 buts à 2. 10 mars, Finale Parisienne de la Coupe Nationale, Racing C. F. bat Standard A. C.

✣ A Paris, le 30 mars, l'Armée Anglaise bat l'Armée Française par 2 buts à 1.



LES CHAMPIONNATS

QUELLE diversité de spectacles nous a offert le rugby ce mois-ci. Là ce furent de suprêmes matches de championnat disputés avec une violente ardeur ; c'est la bataille, on joue serré, chaque homme marque son homme, et n'est un homme que celui qui ne laisse pas faire un pas à celui d'en face. Celui d'en face, c'est l'adversaire, l'ennemi, celui qui voudrait gagner à toute force, comme vous, pour devenir le champion. Joue-t-on au rugby vraiment sur cette pelouse ? Non, on joue un championnat et le ballon, par chacun âprement couvé, ne fait dans les airs que de courtes apparitions ; comme un objet de

LE 3 MARS, L'ÉQUIPE DE BÉZIERS A BATTU LE STADE TOULOUSAIN PAR 3 POINTS A RIEN.

métal inouï, chaque camp le coiffe, l'accapare, le cache. Le spectacle s'anime, les joueurs se battent avec rage.

Est-ce le même jeu que pratiquent ceux-ci ? Certes non ! Quel ballon volage, qui va, vient, court et vole de main en main, il n'est donc à personne, il est à tout le monde. O la merveilleuse passe et audacieuse ; ô la folle course, le beau plaquage en pleine allure. De droite à gauche le ballon parcourt d'une volée le terrain, lancé par un pied habile, et comme les grains d'un chapelet s'égrènent les hommes qui s'élancent à sa poursuite. Mais celui-là, vraiment, le ballon qui roule à terre, entre les pieds de ces huit gaillards, me semble bien malmené ; non, l'un d'eux sur un rebond le prend en ses mains, et la sempiternelle danse recommence. Le public rit, applaudit, s'enthousiasme ; les joueurs l'amusent. C'est fini : qui a gagné ? le meilleur, ça n'a pas d'importance : on a fait une bonne partie. Pendant deux heures on a respiré largement à pleins poumons ; on se sent libre, on n'étouffe pas, de lourdes chaînes ne vous gênent point. Le jeu est clair, coloré, divers, aéré, parsemé de couleurs fraîches, il sent la vie et la jeunesse.

Jouer pour jouer, uniquement ; pour avoir le plaisir d'exercer son adresse, sa ruse, sa finesse, sa vigueur. Déployer son énergie pour une fin, puis-je dire, immatérielle ? Abandonner le jeu serré, ferme, le manque d'initiative et de hardiesse, se laisser aller aux innovations pleines d'audace ; pouvoir mettre chacun son initiative, sa note personnelle dans l'ensemble. Voilà ce que nous avons vu ! Le championnat c'est laid. Mais, quel est le club qui ne voudrait pas être champion — Jacques DEDET. (*Voir page 43.*)

LA COUPE DE L'ESPÉRANCE

AINSI se nomme la compétition qui remplace notre championnat de France. Elle veut mériter son nom puisqu'elle permet à une jeune équipe allante et méritante de parvenir jusqu'à la demi-finale.

L'Association Sportive Bitteroise a éliminé Toulouse, battu Toulon et n'a été éliminée que par Tarbes. Nous tenons à signaler cette belle saison fournie par une équipe de jeunes. (*Voir page 31.*)

DISQUALIFICATION

LA cause du professionalisme est jugée, l'affaire est entendue, tout le monde devient honnête. Mon bon ami La Fontaine, oyez, nous étions malades de la peste et nous voilà guéris : Caujolle est disqualifié.

Je ne doute pas de la culpabilité de ce joueur qui a nettement été établie, mais il n'est pas le seul fautif. Parmi les coupables il me paraît le plus excusable... il faut bien vivre. Les autres, les tentateurs, les payeurs, ceux qui ont casqué restent impunis ; nous les en aimons moins encore si possible.

L'idée que l'on a donnée est bonne, scindons-nous, ici les amateurs, là les professionnels, chacun chez soi, et restons dans le camp des amateurs plus sévères que ne l'est l'indulgente, incompétente, inopérante Union.

Caujolle fut un excellent joueur. Il a été maintes fois titulaire du poste d'arrière dans l'équipe de France, et s'est toujours montré sur le terrain digne de cet honneur. Il est juste de dire ces vérités avant que notre ancien camarade ne quitte nos terrains. Sa valeur n'en reste pas moins réelle malgré la faiblesse qu'il eut d'écouter de vilains Messieurs. La plus belle partie de sa carrière fut, je crois, celle qu'il joua à Twickenham en 1913 ; il fit un match splendide, et grâce à lui les Anglais qui possédaient une merveilleuse équipe, où brillaient Lowe et Foulton, nous battirent mais ne nous écrasèrent pas. Les journaux locaux ne tarirent pas d'éloges sur lui, et de nombreuses caricatures de notre « back » égayèrent les comptes rendus anglais du lendemain. A l'hôtel, où l'équipe de France était descendue, Caujolle avait déjà fait sensation, car les Anglais s'étonnaient à voir déambuler dans le Hall du Piccadilly Hôtel à l'heure select du dîner, parmi les toilettes décolletées et les habits, ce simple montagnard dont un chandail épais de couleur marron paraît le torse puissant. Sous la casquette émergeait la face rasée et puissante du Tarbais ; il chantait : « Les amoureux, sont malheureux... »

Le lendemain Caujolle fut le meilleur homme sur le terrain.

Informations.

ALLAN H. MUHR, du Racing Club de France, déjà détenteur de la Croix de guerre, a été nommé capitaine dans l'Armée américaine.

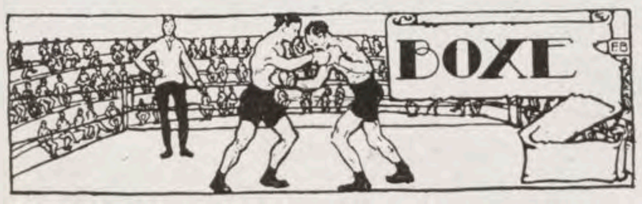
PAOLI, l'ancien stadiste et athlète complet, remis complètement de ses blessures, va recommencer à jouer au rugby.

CADENAT, l'ancien capitaine du S. C. U. F. qu'il mena jadis à la victoire, se fixe à Béziers et jouera les championnats pour cette ville.

LE 23 mars, lors du match S. C. U. F.-Stade, de nombreux footballeurs blessés étaient sur la touche : Couroux, l'ancien arrière du Club Universitaire, Farré, Pierre Mouronval, Paoli.

Résultats techniques.

·℟ A Paris, le 2 mars, la Générale bat le Racing par 5 points à 0; à Perpignan, l'équipe Perpignanaise bat l'équipe de France mixte par 7 points à 5; Béziers bat Toulouse par 3 points à 0; à Toulouse et à Bordeaux, le Stade Bordelais bat la Sélection Paloise par 9 points à 3.
·℟ Le 9 mars, le Racing bat la Générale par 9 points à 5 et le Club Général d'entraînement bat le Stade par 8 à 6, à Paris.
·℟ Le 16, à Paris, le S. A. B. E. C. et le Racing font match nul 0 à 0 après deux prolongations.
·℟ Le 23, à Bordeaux, après 200 minutes de jeu, le S. A. B. E. C bat le Racing par 6 points à 3.
·℟ Le 30 mars, à Tarbes. Tarbes bat Béziers par 25 points à 5. A Bayonne, le même jour, l'Aviron Bayonnais bat le S.A.B.E.C. par 13 à rien.



PAPIN N'EST-IL PLUS PAPIN?

Ce fut une grosse déception pour les sportsmen le jour où Papin, faisant sa rentrée dans le ring après plus de quatre ans d'absence, ne put qu'obtenir un match nul contre le boxeur Ferrey.

Papin si adroit, si scientifique, si brillant champion était admiré par tous les spectateurs, par tous ceux qui s'y connaissent lorsqu'il livrait un combat aux environs de 1914.

Devant Ferrey, il eut encore la belle allure de jadis, mais il ne sembla plus avoir ce cœur qui le rendait si redoutable, cette précision de forgeron dans les coups les plus durs assénés avec élégance et délicatesse.

Je sais qu'il y avait un écart de poids entre les deux pugilistes, mais le résultat est là. Avant la rencontre, certains chroniqueurs déclaraient qu'il était presque honteux d'organiser un match entre deux hommes d'une classe aussi différente. Et Papin n'a pu terminer que par un « draw ».

Il a 33 ans. C'est un âge assez avancé pour un boxeur qui n'est plus monté dans le ring depuis plus de quatre ans. La question se pose donc de la façon suivante :

Ou Papin, trop vieux, doit abandonner les gants de quatre onces pour prendre ceux du professorat avec lesquels il ferait merveille ;

Ou Papin n'a pas encore retrouvé sa forme d'antan et il aurait dû attendre pour faire sa rentrée ;

Ou Papin, selon l'expression américaine, a « le cœur décroché » et ne peut plus tenter les fortunes du ring.

On ne peut être et avoir été, mais il ne faut pas juger en dernier ressort dès la première comparution. Que Papin aille en appel et qu'il gagne, ce sera une joie pour tous les sportsmen et une indication sur le retour des Ledoux, de Ponthieu, etc. — JACQUES MORTANE.

CARPENTIER OU DICK SMITH ?

Or donc, tandis que toute la corporation des boxeurs attend les poings gantés qu'on veuille bien faire appel à ses talents, des organisateurs ont eu l'excellente idée de faire monter Georges Carpentier sur le ring. Empressons-nous d'ajouter que ces organisateurs ne sont pas des professionnels. Il s'agit du *Petit Journal*, qui a pris l'initiative de redonner de la vie aux différents sports, ce qui, ma foi, ne saurait être trop admiré à une époque où tant de nouveaux riches pourraient devenir Mécènes sans grever exagérément leurs bénéfices de guerre. Nous attendons vainement les gestes !

Malheureusement — mais il ne faut pas être trop égoïste — ce sont les habitants de Strasbourg qui auront le plaisir d'assister à la rentrée de notre plus célèbre boxeur. La rencontre se déroulera le 4 juillet dans la ville reconquise.

Trouver un adversaire à Georges Carpentier n'est pas besogne aisée. Il faut un pugiliste de classe, sinon on assisterait à un cavalier seul. On chercha, on trouva. Celui qui se heurtera au champion d'Europe sera le champion d'Angleterre poids mi-lourd Dick Smith.

Celui-ci offre cette particularité d'être le détenteur définitif de la ceinture de lord Lonsdale pour sa catégorie. Ce qui signifie que par trois fois il a conservé son titre. Il a en outre l'avantage sur Carpentier de n'avoir pas cessé de combattre pendant la guerre. Déjà, avant les hostilités, on voulait l'opposer à notre représentant, Enfin, Dick Smith lui aussi a triomphé de Bombardier Wells.

Ces indications montrent que le choix est parfait et que, sur le papier, le combat promet d'être passionnant. Il s'agrémentera de ce délicat problème : que vaut Carpentier après une retraite obligatoire de près de cinq ans ? Un boxeur, qui dans la plénitude de ses moyens, à l'apogée de sa forme, abandonne le ring de 20 à 25 ans, peut-il redevenir ce qu'il était ? Point d'interrogation auquel nous n'osons répondre. Toutefois, il semble qu'un tel athlète qui, s'entraînant à la course à pied, réussit à faire les 100 mètres en 11 secondes et à dépasser 1 mètre 75 à la barre est toujours capable de l'effort que lui demandera un manager habile — et Descamps ne l'est-il pas ?

Informations.

UN match va mettre en présence, à Londres, Tommy Noble, prétendant au titre de champion d'Angleterre, et le Français Criqui... si celui-ci peut faire le poids.

WALTER Ross rencontrera également Noble, le 14 avril, à Londres.

Résultats techniques.

·℟ 3 mars. Mort de Sandy Fergusson, poids lourd, ancien espoir blanc. ·℟ 6 mars. Mort de Digger Stanley, ancien adversaire de Ledoux. ·℟ 8 mars, à Londres. Farrell bat Williams par knock out en 11 rounds. ·℟ 13 mars. Papin et Ferrey, poids welters, font match nul en 10 rounds au National Sporting Club; le même jour, Frankie Britt bat Ralph Brady en 12 rounds. ·℟ Le 16, Young Michels bat Frankie Brown aux points en 10 rounds et le 18, en Amérique, Jack Britton met Kid Lewis, champion du monde welter, knock out en 9 rounds. ·℟ Le 20 mars, à Londres, Vittet bat Billy Fry aux points en 15 rounds. ·℟ Le 31, à Londres, le champion du monde poids mouche Jimmy Wilde bat l'américain Joé Lynch aux points en 15 rounds.

LES JEUNES PENDANT LA GUERRE

MALGRÉ la guerre et surtout à partir de 1916, la plupart des sports ont pu, dans une certaine mesure, reprendre leur essor. Par contre le tennis est resté dans un marasme presque complet ; pas de championnats officiels, ni de réunions inter-alliées, comme ce fut le cas pour les autres. Ceci explique la raison pour laquelle le football, la boxe, la course à pied, etc., ont pu produire des comingmen de guerre, tandis que le tennis en est resté au même point qu'en 1914.

Je crois, d'ailleurs, que la situation est, à peu de chose près, analogue chez nos alliés, sauf peut-être aux Etats-Unis, où les jeunes joueurs ont pu se former dans les divers championnats qui précédèrent l'entrée de l'Amérique dans le conflit mondial. C'est ainsi que s'est fait connaître le jeune Vincent Richards, âgé de 16 ans, qui vient de gagner le championnat national Double (courts couverts et découverts). C'est un joueur que ses compatriotes considèrent comme tout à fait remarquable et que l'on cite déjà comme un futur champion d'Amérique.

DECUGIS BATTU A MENTON PAR MISHU A REPRIS SA REVANCHE A NICE.

En France, un seul jeune, que l'on puisse espérer voir figurer dans les futurs championnats, Aslangul.

Aslangul, tout en n'ayant pas la facilité ni l'envergure de jeu des grands champions, peut néanmoins espérer atteindre une force qui le classerait de suite après les quatre ou cinq premiers joueurs français. Son jeu est basé sur la régularité et sur l'attente de la faute de son adversaire. Son drive est excellent, son revers, qui, à première vue, paraît un peu étriqué, est cependant très bon, et généralement bien placé le long des lignes. Mais le fort d'Aslangul est le raccrochage, si j'ose m'exprimer ainsi. Son déplacement est remarquable, il reprend des balles qui paraissent impossibles à atteindre, en ponctuant d'un large sourire ! si en faisant le point, sa course effrénée a été récompensée. — LAURENTZ

LA SAISON SUR LA COTE D'AZUR

CETTE année, les grands tournois du Midi ont pu reprendre. Cannes, Monte-Carlo, Nice et Menton ont revu quelques belles parties, avec les N. R. Williams, Washburn, Decugis et notre grande championne Suzanne Lenglen qui en disputèrent les épreuves. Mlle Lenglen a gagné facilement les singles de dames et les mixtes. Nous la verrons bientôt, contre des joueuses de première classe, notamment à Wimbledon, où, si les espoirs fondés sur elle se réalisent, elle doit remporter les plus belles victoires. Son jeu s'est beaucoup amélioré et complété, pendant les quatre dernières années où elle s'est entraînée contre des professionnels et autres bons joueurs ; elle possède en plus d'un très beau jeu de fond, une excellente volée.

Quant à Decugis, à la surprise générale, il fut battu assez facilement dans la finale du championnat de Monte-Carlo, par un joueur roumain, nommé Mishu. Notre Max national n'a pas encore retrouvé sa forme d'avant-guerre ; la retrouvera-t-il complètement ? Personnellement, je suis sûr qu'il sera toujours un adversaire redoutable. Mishu est un joueur dépourvu de style, mais son jeu de fond est sûr et sa balle très rapide. Il a pu ainsi profiter d'une défaillance du champion de France 1914. *(Voir page 7.)*

LE TOURNOI DE NICE

LES championnats de Nice, contrariés à diverses reprises par la pluie, se sont terminés par la victoire de Decugis, qui a pris une revanche facile de ses défaites de Monte-Carlo et de Menton en battant cette fois Mishu par 6/3, 6/2, 6/1. Il gagna aussi le double avec l'excellent joueur de Lille, Géo Mauset sur l'équipe Frémaux-Albarran et le mixte avec Mlle Lenglen contre Mrs Wolfson-Mishu. Quant à Mlle Lenglen, elle a ajouté une victoire de plus, à la série ininterrompue de ses succès. Victorieuse, déjà à Cannes, Monte-Carlo et Menton, notre championne a triomphé aisément dans la finale du championnat simple de dames, en battant Mrs Wolfson 6/0 6/0.

Informations.

LE champion autrichien, comte Salm, qui, à diverses reprises, avait été annoncé comme tué, a été vu à Munich, peu de temps après l'armistice, en compagnie d'un des frères Kleinchroth.

LES Championnats d'Angleterre se joueront à partir du 7 avril au Queen's Club de Londres. Sont engagés : le major Heath, champion d'Australie 1905, Lycett, également Australien gagnant du double la même année, Ritchie et Miss Holmay tenante du Championnat simple dames.

Résultats techniques.

•ζ Menton, 17 avril : Mishu bat Decugis 6/3 6/2 10/12 ; en double mixte, Decugis-Mlle Langlen battent Vassaï-Fremaux 6/3 6/1 ; en simple dames, Mlle Langlen bat Mlle Doublet 6/1 6/1.
•ζ Nice, 26 mars : Decugis bat Mishu 6/3 6/2 6/1, et Mlle Langlen bat Miss Wolfson 6/0 6/0.
•ζ Le 30 mars, à Nice, Mishu bat en demi-finale Gobert Par 6/0-8/6.

COURSE A PIED

MAINTENANT que, les beaux jours revenus, la saison d'hiver a pris fin, il n'est pas inutile de recommander à chaque jeune Français la pratique de l'athlétisme.

Prenons un joueur de football-association. Il lui est indispensable pour pratiquer son jeu de savoir courir et sauter. Le joueur de rugby devra de même connaître à fond les façons de courir, sprints, foulées, départs brusques ou lancés ; il devra posséder une détente de sauteur : touches, crochets ; savoir franchir une haie : éviter les plaquages aux chevilles ; suivant les lancements : du poids, du marteau, du javelot, être souple de tout son corps ou robuste en mêlée. En résumé, pour pratiquer les sports d'hiver, qui sont sports d'application, il faut en connaître la base, il faut être un athlète, donc pratiquer l'athlétisme.

Ne cherchons point dans la course autre chose que son but, qui est le développement harmonieux du corps humain, une amélioration dans le fonctionnement de tous ses organes.

VERMEULEN GAGNANT DU CHAMPIONNAT NATIONAL DE CROSS-COUNTRY.

Avant de remarquer la performance stricte, il sera nécessaire d'établir la performance progrès, qui, elle, peut se subdiviser en deux catégories, lesquelles devront aller de pair : 1° progrès dans les fonctions organiques (régularité dans le fonctionnement du cœur, meilleure circulation générale, amplification de la capacité pulmonaire) ; 2° progrès dans la grandeur de performance qui dénotera une amélioration dans le style et dans l'équilibre musculaire.

Etant donné l'apparente facilité dans les mouvements de course, on devra se garder de se livrer inconsidérément à ces mouvements. Que tous les jeunes qui le peuvent prennent conseil des coureurs ayant déjà une longue pratique et qu'ils les écoutent avec profit, car ces derniers ont souvent subi des déboires qui leur seront ainsi épargnés.

En l'absence d'anciens pratiquants, susceptibles de vous guider, gardez-vous de vouloir

DÉPART DU CROSS NATIONAL, LE 15 MARS, GAGNE PAR VERMEULEN, SUR 12 KILOMÈTRES AU LIEU DE 15.

innover d'après des théories plus ou moins aventurées, et pénétrez-vous de ces préceptes essentiels :

« Si vous n'êtes pas un enthousiaste, forcez-vous.

« Si vous en êtes un, réfrénez-vous. Dans les deux cas, soyez un convaincu. » — GÉO ANDRÉ.

UNE PROTESTATION JUSTIFIÉE

L'ARMÉE américaine, qui devait faire disputer les finales des championnats interalliés sur un stade existant de Paris, a consenti, grâce à l'intervention du Comité National d'Education Physique et d'Hygiène Sociale, à faire construire spécialement un stade à cet effet, qui sera ensuite laissé à la France.

Pour obtenir cette décision, le Comité national a dû s'engager à prendre toutes les dispositions nécessaires pour que cette installation soit réalisée en 90 jours, c'est-à-dire pour le 1er juin, dernier délai.

C'est à cette condition expresse que l'armée américaine a engagé la construction d'un stade en ciment armé pouvant contenir 25.000 spectateurs assis.

Or, si les pouvoirs publics sont disposés à permettre à l'armée américaine de réaliser ces projets, M. Lebureau, qui ne perd jamais ses droits, y met toute l'obstruction dont il est capable. L'entrepreneur chargé des travaux et les fournisseurs sont submergés sous les procès-verbaux quotidiens.

L'inertie et le mauvais vouloir auront-ils une fois de plus raison des meilleures volontés ? La réalisation de ce vaste projet va-t-elle être compromise par l'incurie des bureaux ?

MAIS LES CONSEILLERS MUNICIPAUX DE PARIS APPLANISSENT LES DIFFICULTÉS

NOUS avons signalé les obstacles apportés par certaines administrations, au Stade de Joinville Saint-Maur offert par les Américains à la France. Sans qu'il soit nécessaire de revenir sur la force d'inertie dont quelques fonctionnaires semblent s'être fait la spécialité, nous sommes heureux aujourd'hui de signaler le concours apporté au Comité national de l'éducation physique et sportive et de l'hygiène sociale, en l'espèce intermédiaire gracieux entre l'Armée américaine et les pouvoirs civils français, par le Conseil municipal de Paris et par ses représentants de la deuxième Commission, MM. Adolphe Cheriox et Oudin.

Grâce à ces appuis les travaux d'édification du stade de Joinville ne souffrent plus aucun retard, les autorisations ayant été données, et nous pouvons dès maintenant envisager la certitude que le stade Pershing sera prêt le 1er juin, pour disputer les finales des Olympiades interalliées.

Informations.

LE challenge Bessonneau se disputera à Lyon les 8 et 9 juin.

TED MEREDITH, qui fut champion du monde du 1/2 en 1 m. 50 1/2, ayant été battu par Caldwell, décide de ne plus courir.

L'ANCIEN champion du monde de saut en hauteur avec élan (7 m. 584), W. J. N. Newburn est mort le 1er mars.

Résultats techniques.

•ζ Le 9 mars, Huet, du 500e Artillerie d'Assaut, gagne le Championnat militaire du Cross Country, 12 kilom. en 46 m. 19 s. ; le 16, Vermeulen gagne le Cross National de 12 kilom. au lieu de 15, en 45 m. 25 s.

•ζ A Colombes, le 30 mars, Keyser gagne le Grand Prix du Racing Club de France, 15 kilomètres en 1 h. 2 m. 13 s. 1/5, devant Vermeulen, Denis et Bouchard.

OCCUPONS-NOUS DES MAITRES

L'ESCRIME va reprendre, c'est entendu !... Le cercle Hoche, montrant l'exemple, organise un grand championnat réservé aux officiers alliés... L'assemblée générale de la Fédération a prouvé que l'Union sacrée n'est pas un vain mot, et toutes les bonnes volontés affluent autour de nous, sous l'égide de notre nouveau président, M. Maginot... Notre journal officiel : les *Armes*, va réapparaître très bientôt... On va pouvoir se grouper, se compter, causer un peu, échanger des idées, et, si la lumière ne jaillit pas instantanément de tant de remue-ménage, tout au moins verrons-nous plus clair et aurons-nous fait un grand pas vers l'éclatante résurrection que nous espérons prochaine !... On parle d'organiser une grande semaine dès cette année. C'est peut-être aller un peu vite en besogne... Occupons-nous d'abord des Olympiades américaines et aussi des Jeux Olympiques d'Anvers... Après !... on verra ! et les Mécènes ne manqueront pas qui assumeront la lourde charge de notre annuel Tournoi parisien... Agissons, mais agissons lentement et ne cherchons pas à tout vouloir faire... Le temps remettra toutes choses en place et chacune à son heure !

LE MAITRE PRÉVOST PRÉSIDt DE L'ACADÉMIE D'ARMES

Ayons déjà des escrimeurs... Réentraînons-nous ! L'escrime, athlétiquement parlant, l'escrime de championnat, est un sport rude, et qui demande à qui veut pleinement réussir, à peu près autant de minitieuse préparation physique que la boxe elle-même. Ses escrimeurs sont un peu trop des dilettantes, et nous avons trop longtemps fait fi des saines méthodes du pur entraînement rationnel ! N'oublions pas non plus que l'escrime est, académiquement parlant, la plus pure et la plus admirable des gymnastiques... L'épée, qui a sauvé l'escrime en l'assimilant aux goûts modernes, lui ferait cependant un tort considérable si nous oublions, dans l'unique idée de combattre et de vaincre, nos vieilles et belles traditions, celles qui firent la gloire impérissable de l'Ecole française... Nous nous devons à nos aînés, et il est grand temps que nous reprenions la place qui nous est due !... Mais, pour cela, *qu'on nous donne des maîtres*, je veux dire : qu'on forme des jeunes maîtres, qu'on leur facilite la besogne, que leur art soit aussi un métier suffisamment profitable pour qu'ils trouvent dans leur profession même assez d'encouragement pour ne pas travailler uniquement «pour l'amour de l'art ! »

C'est à la Fédération, c'est entendu, de diriger le mouvement. Je sais que l'Académie d'Armes, et son président, le grand Maître Prévost, nous sont tout acquis, et se dévoueront corps et âme à une si noble tâche... Cela ne suffit pas... Il faut que les Pouvoirs publics s'intéressent, efficacement, à notre sport national, le seul dans lequel nous ayions toujours gardé une inégalable maîtrise à travers la suite des siècles ! ...Nous voulons des escrimeurs : qu'on nous donne des maîtres d'escrime, d'abord ! — JOÉ BRIDGE.

ET LE DUEL ?

C'EST une utopie de croire que l'on peut empêcher le duel... Tant que le monde sera monde, il y aura des gens vindicatifs, coléreux ou jaloux.... et qui se battront!... A-t-on empêché la guerre? Non!... Alors, comment ferez-vous entendre raison à deux hommes qui s'en veulent à mort, et qui se le prouvent en s'entre-coupant la gorge ? ? Laissez-les donc faire, si tel est leur bon plaisir, et n'allez pas me dire que le duel est immoral ! ! ! Que préféreriez-vous : la canne ?... le bâton ?... les poings nus... comme le demandait récemment un de nos confrères ? C'est à pouffer de rire, et je voudrais savoir quelle différence il y a entre le sang versé pour un coup d'épée et celui que répand un swing bien appliqué ! ! L'un est-il donc plus moral que l'autre ? De telles opinions sont des divagations extravagantes ! Je vais plus loin, et je proclame bien haut que le duel est NECESSAIRE, car il est la seule manière élégante de sortir d'un tas de situations inextricables !... Si vous avez sur le cœur une infamie flagrante qu'un homme vous aura faite, irez-vous pleurnicher et demander justice devant un Tribunal d'honneur ou un Tribunal correctionnel ? ? Vous serez un peu plus ridicule, et voilà tout ! Non, vous vous battrez, parce que vous aurez au cœur assez de rage ou de rancœur pour désirer la mort de celui qui vous aura trahi, et vous aurez très nettement l'impression que le sang seul peut effacer certaines insultes.. Il y a des taches et des affronts qu'un jugement de tribunal ne suffit pas à laver !

Mais... (il y a un mais)... ici intervient l'œuvre des témoins... et aussi l'œuvre de la Fédération nationale d'Escrime. A eux de faire l'impossible pour réconcilier les adversaires avant que l'irréparable soit accompli !... A elle d'intervenir pour obtenir les conditions absolues de sérieux que nécessitent d'aussi graves résolutions... Après cela !... si deux hommes sont aux prises et que leur vie soit la garantie de leur honneur, à Dieu va !... le jugement de Dieu seul décide ! !

ALBERT FEYERICK

QUELQUES brèves lignes ont annoncé, dans notre dernier numéro, faute de place, la mort d'Albert Feyerick, président de la Fédération Internationale d'Escrime et des Cercles d'Escrime de Belgique... Nous devons un autre hommage à la mémoire de celui qui fut, durant toute sa vie, sur la brèche, pour le sport des armes, payant de sa personne et de sa poche, inlassable, infatigable, étourdissant de jeunesse, d'audace et d'impétuosité, entraînant à sa suite la foule innombrable de ses amis, organisant, dirigeant, encourageant non seulement ses compatriotes, qui lui doivent la place prépondérante que l'escrime belge a prise dans le monde, mais toute l'escrime française et l'escrime de tous les pays, puisqu'il fut l'âme de cette Fédération Internationale qui nous régit tous aujourd'hui.

DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE D'ALBERT FEYERICK EN 1914

Albert Feyerick fut, de son temps, un grand tireur et un véritable champion. Les équipes belges, qu'il amena si souvent à nos grandes semaines, se couvrirent maintes fois de gloire sous sa direction. Il fut surtout pour nous tous, un incomparable ami, tendre, dont la bonhomie, le calme souriant, la bonne grâce et la générosité inlassable resteront légendaires parmi tous ceux qui le pleurent aujourd'hui !

La guerre l'avait cruellement éprouvé et l'occupation de Gand, où l'on sait que la Confrérie Royale et Chevalière Saint-Michel, vieille de trois cents ans de glorieuses traditions, reposait dans le lustre vieillot de l'antique Halle aux draps, acheva de compromettre sa robuste constitution... La mort, impitoyable, ne l'a pourtant enlevé à notre affection qu'après la victoire, et ce fut la seule consolation de ce grand patriote de savoir qu'il mourait vengé dans sa chère Belgique délivrée !

Qui lui succèdera ?... M. Cnoops, d'Anvers, que les escrimeurs français connaissent bien, semble tout indiqué pour le remplacer... mais peut-on « remplacer » de tels hommes !... Leur perte est toujours irréparable !

Informations.

M. Chevillard, l'escrimeur bien connu, nous écrit pour nous prier de dire qu'il n'accepterait pas la présidence de la Société d'Encouragement, si son distingué président se retirait... mais, d'ailleurs, il n'est nullement question du départ de M. Hébrard de Villeneuve, et tous les sportsmen s'en réjouiront.

M. André Maginot, député de la Meuse et ancien sous-secrétaire d'État à la Guerre, a été élu à l'unanimité président de la Fédération Nationale d'Escrime. M. le Marquis de Chasseloup-Laubat, qui dirigea jusqu'à présent cette active fédération, avec une admirable compétence, reste président d'honneur, par acclamations.

René Lacroix est élu secrétaire général, et Joë Bridge secrétaire général adjoint. M. Brainvois-Devieux reste trésorier.

LA première poule à l'épée de la Société d'Escrime à l'épée de Paris aura lieu le troisième dimanche de mai à 9 heures 1/2 au Lycée Carnot. Bravo ! la S. E. P. ! En escrime, il faut agir ! !

LA PROCHAINE SAISON

IL serait vain, dès maintenant, de vouloir jouer au prophète. La guerre, évidemment, cela est un fait, est close, terminée, enterrée.

La victoire est là, nette, flagrante, indiscutable, palpable.

Mais quant au sport de demain, ce qu'il sera, nous n'en savons rien.

Et puis la tâche n'est pas toute simple. La natation a subi, au cours de la guerre, des pertes énormes. Toutes nos grandes équipes sont squelettiques. A part les Meister, Rigal, Pernod, Drigny, Laufray, Banière, chez les amateurs ; Biewerch, Michel, Delbord, Vinatier chez les professionnels, il n'y a plus que des jeunes. Et nos espoirs de 1914 sont tombés au champ d'honneur. Notre représentant, Gérard Meister, nous revient de la bagarre très abîmé. Paul Vasseur, médaillé militaire pour s'être battu dans le ciel des batailles, notre national champion, est maintenant un vétéran. D'autres se sont retirés des affaires. Tout est à recommencer. — Henry DECOIN.

NOS GRANDES EQUIPES: LE S. C. U. F.

ABSENTE depuis 1914, la section de Natation du Sporting Club Universitaire de France vient de reprendre contact avec l'arrière. Son capitaine Georges Drigny, mobilisé depuis le 2 août 1914, est de nouveau à son poste. Et les noirs et blancs, au fur et à mesure de la démobilisation, reprennent leur entraînement. La prochaine saison de natation s'annonce prospère au vieux club parisien. L'équipe première de water-polo, sous le commandement de Georges Drigny, voit d'ores et déjà dans ses rangs : Rodier, Thorailler, Page,

LE S. C. U. F. UNE DES MEILLEURES ÉQUIPES DE WATER POLO DE PARIS

Roldes, Jouault, Beau, Decoin, Mayaud et on nous annonce la venue de plusieurs grands « as » de notre cinquième arme tels que Nungesser, Haegelen, Sardier et Viallet.

Nul doute qu'avec de semblables éléments les couleurs chères à Reichel ne remportent, la saison prochaine de mérités succès.

Informations.

L'ANCIEN nageur du S. C. U. F., Bourdon, est démobilisé depuis quelques semaines. Parti dans l'infanterie et déclaré inapte après blessure, il était, en 1918, versé sur sa demande dans l'artillerie d'assaut où il gagnait deux magnifiques citations.

DE L'AMATEURISME

Comme dans tous les autres sports cette question brûlante d'actualité demandait à être traitée sérieusement. Quelle est enfin la définition de l'amateur ?

Les différents clubs d'avions de la Tamise se sont réunis il y a quelques semaines à Reading et après diverses propositions ont adopté une modification des règlements actuels dans un sens plus libéral.

Seront donc considérés comme amateurs tous *les rameurs, excepté les professionnels avérés et ceux qui font du travail manuel lourd.*

Je crois que la première partie de cette définition ne peut soulever aucune polémique, les professionnels sont assez connus pour que les dirigeants ne puissent s'y tromper ! Quant à la seconde partie elle est assez équivoque et semble peu démocratique ! Mais ceci ne se passe pas en France.

LA TRAVERSÉE DE PARIS

La traversée de Paris qui est réservée aux militaires des Nations Alliés qui étaient au front à la signature de l'armistice se disputera le 27 avril, entre le Pont Royal et le Pont de l'Alma sur 2 500 mètres environ en yole de mer à 8 rameurs et par manches de quatre équipes.

Six nations se sont fait inscrires, l'Amérique, l'Angleterre, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, le Portugal et la France.

Faire un pronostic est assez malaisé, depuis 5 ans nous n'avons aucune donnée réellement sérieuse sur nos rowingmen ! On dit grand bien des équipes Américaines et Zélandaises! Attendons!

Informations.

Le Capitaine Henry Norman qui traversa autrefois l'Atlantique dans un bateau de 5 mètres de long est mort à Hull.

Le Roi d'Angleterre vient de fonder un trophée qui sera disputé dans une course à huit entre Nations Alliés.

Résultats techniques.

3 Le 6 mars, le Cercle Nautique de France a fait disputer son handicap mensuel : 1° Skiff R, C. P. (Pichard) ; 2° 4 yole C. N. F. (équipe Cadiot aîné) ; 3° 4 yole C. N. F. (équipe Cadiot jeune).

Informations.

Les calendriers sportifs pour 1919 des Ligues nationale et américaine aux Etats-Unis sont déjà publiés. La Ligue nationale commence le 19 avril avec un match entre les Clubs de Brooklyn et Boston, à Boston. La Ligue Américaine commencera le 1er mai, opposant les Clubs de Saint-Louis et de Chicago, à Chicago.

Les deux Clubs Champions des Ligues pour 1918 furent :

Pour la Ligue Américaine : le Club de Boston, Pour la Ligue nationale : le Club de Chicago, et des deux, le Club de Boston acquit le titre de « Champion du monde », en gagnant 4 matches sur 6.

Le Club de Boston n'a pu obtenir les services de « Babe » Ruth, le fameux batteur, pour la somme de 55.000 francs par an, celui-ci ne voulant pas jouer à moins de 75.000 francs.

Edwards Boote, de East Orange, N. J., a été élu capitaine de l'Equipe Wesleyan Baseball de Middleton Connecticut.

Le Corps Expéditionnaire Américain en France est en train de composer différentes ligues de baseball pour la saison qui commence, déjà plus de 200 équipes sont inscrites.

Le grand lanceur américain Grover Cleveland Alexander, qui s'était engagé pour servir en France dans la 28e Division, vient d'obtenir, du général Pershing, la permission de retourner en Amérique pour prendre part aux « World Sevies » dans le Club de Chicago-Nationale.

Une ligue de 6 équipes vient de se fonder à Jonchery (Haute-Marne) et se compose de la Comp. H. du 15e de Cavalerie ; Comp. I. 2e Génie d'infanterie, M. T. Service de Transport ; Comp d'ordonnance, 40e Comp. du 20e d'ingénieurs, et d'un détachement Sanitaire. — Messerly.

LE S. H. F. COMPTE REPRENDRE SON CONCOURS EN JUIN A VICHY

Aucune manifestation hippique n'est encore prévue pour le mois prochain, ce qui ne signifie pas que les Societes restent inactives et ne preparent la reprise de leurs travaux.

Elles sont, d'ailleurs, activement sollicitées, par tous les hommes de cheval, impatients de se rencontrer à nouveau, de se regrouper, d'échanger leurs idees.

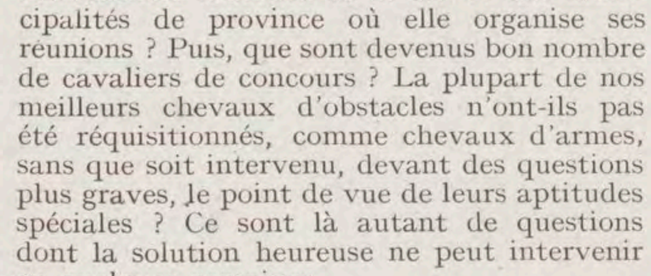
Cette belle ardeur est du meilleur augure assurement, mais, pour l'instant, la crise des transports, à elle seule, empecherait d'organiser de grandes manifestations sportives.

La Societe hippique française, dont la tâche féconde est de collaborer avec l'administration des Haras et des Remontes au succès de notre élevage, a dû interrompre ses concours, en pleine prosperité et en plein succès, mais dès maintenant elle travaille activement à les reprendre. On se souvient du succès considérable qu'elle avait obtenu avec ses épreuves d'extérieur. Le montant de ses primes progressivement croissantes atteignait, en 1914, une somme globale de plus de 664.000 francs répartis entre les sept villes où elle donnait ses réunions. Paris figurait pour plus de deux cent seize mille francs ; Vichy, 160.000 ; Deauville, 100.000 ; Nantes, 52.000 ; Bordeaux et Boulogne, 49.000 ; Nancy, 32.000 francs. Avec ses depenses d'installation, son budget atteignait le million.

Il y a donc à résoudre d'abord la question matérielle : ces installations coûtent cher et là où il fallait débourser autrefois 15.000 francs ne faut-il pas prévoir aujourd'hui une somme trois fois plus considérable ? Quelle part de subventions touchera la S. H. F. des municipalités de province où elle organise ses réunions ? Puis, que sont devenus bon nombre de cavaliers de concours ? La plupart de nos meilleurs chevaux d'obstacles n'ont-ils pas été réquisitionnés, comme chevaux d'armes, sans que soit intervenu, devant des questions plus graves, le point de vue de leurs aptitudes spéciales ? Ce sont là autant de questions dont la solution heureuse ne peut intervenir en quelques semaines.

Malgré ces difficultés, la S. H. F. compte, dès cette année, marquer sa vitalité en organisant des épreuves à Vichy en Juin et à Deauville en août. Il convient d'en féliciter tout particulièrement son président, le baron du Teil qui a consacré une partie de son existence à mettre l'élevage français au premier rang.

Enfin, dans un autre ordre d'idées, la Société des guides, comme l'on pouvait s'y attendre, n'annonce encore aucune manifestation ; il en est de même des clubs spéciaux. L'Etrier a cédé provisoirement son manège du Bois de Boulogne au National Sporting Club de France. — E. G. Sée.



AU TRAVAIL

A la fin de la saison hivernale 1913-1914, il y avait lieu de se montrer satisfait du développement des sports d'hiver en France.

En effet, après sept années d'un travail opiniâtre et de propagande, nous comptions plusieurs excellents champions dans les diverses catégories qui constituent les sports d'hiver.

Grâce aux concours organisés par le Club Alpin français, grâce aux grandes semaines du Touring Club de France, les adeptes du ski se chiffraient par milliers. Et nos montagnes des Vosges, du Jura, des Alpes, des Pyrénées, du Massif Central possédaient de nombreuses Sociétés.

Le patinage et le hockey sur glace (Puck) prenaient une extension plus rapide encore avec l'incroyable activité du Club des Patineurs de Paris.

Le Bobsleigh Club de France avait tenté de louables efforts pour acclimater les Courses de Bob. Quant au Skeleton personne n'en faisait.

Je ne parlerai pas de la luge puisque toutes les dames s'y adonnent.

Seul le Curling, malgré quelques timides tentatives, échouait lamentablement par le

L'ÉQUIPE GAGNANTE DE LA COUPE DU MONT BLANC. CAPITAINE MAX LINDER.

manque de sportsmen bien au courant des principes et des règles.

Le distingué président de la Commission des sports d'hiver du C. A. F., M. Cuénot, dans son rapport aux Etats généraux du Tourisme, constatait des insuffisances, des imperfections.

A part Chamonix, nous ne possédions que peu de stations d'hiver vraiment qualifiées au point de vue sportif. Nous n'avions pas une industrie hôtelière très éduquée. Nous n'avions pas fait une assez large publicité.

Il nous faut donc travailler pour créer des stations dans toutes les régions, là où l'on peut avoir sans trop de difficultés des moyens de transport. Aménageons les stations qualifiées en grands centres pour y faire disputer des championnats ou concours internationaux. Travaillons pour donner la cohésion entre toutes les régions, entre tous les syndicats.

Enfin ne laissons pas à l'Etranger le soin de monter chez nous les sports d'hiver et d'en tirer d'énormes bénéfices.

Organisons-nous bien et avec méthode. La France est, dit-on, la reine des nations. Nous devons soutenir ce renom. En prévision de la saison prochaine, au travail. — R. Planque.

Informations.

Le Comité des Sports d'Hiver de l'U. S. F. S. A. est ainsi composé :
Président : M. J. Lavaivre.
Vice-Président : M. H. Devouassend.
Secrétaire : M. Mottier.
Membres : MM. Joseph Couttet, Jean Rewanel.

La réalisation de la nouvelle grande patinoire n'est pas possible pour la saison prochaine. Songez : 40.000 mètres carrés. Mais on nous laisse espérer son complet achèvement pour la saison 1920-1921.

Le Palais de Glace de Paris sert, en ce moment, de Boxing Palace aux Américains. Rien ne nous fait prévoir son retour prochain à sa destination première.

En revanche on nous annonce pour l'hiver prochain la création d'une vaste patinoire (19 hectares) aux environs de Paris.

Gèlera-t-il ?

LE CHAMPIONNAT DE TENNIS DE NICE

Mlle Langlen, champion du monde féminin à l'âge de 15 ans, continue la série de ses succès en enlevant successivement à Menton, à Cannes, à Nice, toutes les épreuves de simple dames et de double mixte *(voir page 36)*.

Le joueur roumain Mishu, considéré jusqu'alors comme étant de 2me série, vient de s'affirmer comme un joueur de grande classe en triomphant, à Menton, de Decugis, puis de Gobert, dans le championnat de Nice.

LE SUCCÈS DU GOLF

FIDÈLE à notre annonce parue dans notre dernier numéro nous allons rapidement examiner la situation actuelle de nos grands clubs de golf de France.

Dans la région parisienne, Le Pecq et Chantilly ont fermé leurs portes pendant la guerre, mais ce dernier club espère sa réouverture dès le mois prochain.

Je ne cite que pour mémoire les links de Compiègne, qui, par suite de la proximité de la ligne de feu ont subi de graves dommages et devront donner lieu à une complète réfection.

Les trois autres parcours de la région parisienne, La Boulie, Saint-Cloud et Fontainebleau sont par contre actuellement ouverts et attirent journellement sur leurs links, en excellent état, de nombreux golfeurs et golfeuses.

BOTCATZOU LE JOUEUR MANCHOT DE LA BOULIE.

Le Golf de Paris n'a du reste cessé d'être ouvert durant toute les hostilités et son entretien ne le céda jamais en rien à celui que nous avions connu avant-guerre. Bien plus même un nouveau parcours de 9 trous à été commencé dans le courant de l'année dernière et aurait été inauguré cette saison sans les modifications actuellement apportées au 17e et 18e trous du grand parcours. Yves Botcatzou qui fut pendant la guerre la cheville ouvrière de la Boulie vient de voir ses efforts secondés par la rentrée de l'excellent professionnel d'avant-guerre Marius Cavallo, récemment démobilisé.

Tout comme le Golf de Paris le Country-Club de Saint-Cloud est victime de son succès et voit ses links quotidiennement parcourus par de nombreux sporstmen qui viennent chercher dans la pratique du golf le délassement hygiénique et salutaire aux multiples soucis de la politique ou des affaires. Le président Wilson, ainsi que M. Lloyd George, de nombreux diplomates anglais et américains appelés à Paris par la Conférence de la Paix honorent fréquemment de leur visite le Country Club de Saint-Cloud qui ne compte pas moins, à l'heure actuelle, de 1.100 membres. Le grand parcours de 18 trous est naturellement ouvert et ses greens sont en condition parfaite.

Le Golf de Fontainebleau enfin, qui n'a cessé de fonctionner depuis 1914, attire sur son parcours de 18 trous, actuellement en excellente condition et, malgré les pluies, extrêmement sec, de nombreux officiers anglais et américains. Le professionnel anglais Tingey est attaché au Golf de Fontainebleau qui annonce l'organisation d'un meeting réservé à ses membres à l'occasion des fêtes de Pâques.

Nous continuerons dans notre prochain numéro notre étude sur les grands golfs de province. — E. G. DRIGNY.

Informations.

NOS professionnels Armand Massy, Jean Gassiot, Marius Cavallo et E. Laffitte viennent d'être démobilisés.

LES troupes américaines, stationnées actuellement dans la Meuse, ont établi à Gondrecourt un parcours de golf.

A L'OCCASION des fêtes de Pâques, l'Y. M. C. A. organisera sur les links de Nice et de Cannes un grand tournoi de golf réservé aux officiers américains et qui mettra aux prises deux officiers par division.

AFIN de permettre à tous la pratique du golf, le Club de Monte-Carlo vient d'ouvrir ses links aux soldats. Un tarif spécial de 2 fr. 50 par jour est spécialement établi pour les militaires qui ont de plus, gratuitement, à leur disposition les crosses nécessaires.

L'EXCELLENT professionnel anglais Tom Ball de Raynes Park, champion de Belgique 1913, devant J. Braid et J. Gassiot, plusieurs fois international, est mort en février dernier en Angleterre des suites d'une pneumonie.

LA puissante association anglaise de golfeurs professionnels, organise pour juin prochain une grande épreuve ouverte aux professionnels et dénommée Tournoi de la Victoire.

La date et les links sur lesquels sera disputée cette compétition ne sont pas encore fixés.

DÉTAIL, un jeune professionnel du golf de Paris, victime aux armées d'une fracture du tibia, est actuellement en pleine convalescence.

Résultats techniques.

Golf de Monte Carle 41 concurrents. Prix Goldenberg 1er Capitaine Luxford 2e Mr Gillespre, Prix Pershing 1er Major Inolis.

UN SPORT QUI MEURT

HÉLAS je ne voulais pas y croire, mais maintenant il faut me rendre à l'évidence ! La lutte est morte. Après la lutte classique appelée greco-romaine, aux mouvements harmonieux, qui convenait si bien au tempérament français et que les mauvais bergers ont conduite à sa perte, voici que le « catch » tombé entre les mains d'organisateurs plus commerçants que sportifs, succombe à son tour sous les quolibets et les rires.

Je ne parlerai donc pas de ce lamentable *Championnat du Monde* qui fut certainement pour le music-hall dans lequel il était organisé le numéro le plus comique du programme, je me contenterai de déplorer que de pareilles exhibitions puissent être encore prises au sérieux par quelques-uns.

Donc étant entendu que la lutte pratiquée par les professionnels est une plaisanterie, je voudrais que les amateurs organisassent une épreuve, laquelle pour ne pas être dotée de prix mirifiques, de coupes et de ceintures d'or, n'en présenterait pas moins un grand intérêt : celui d'être disputée sincèrement.

Et alors qui sait si avec un peu de bonne volonté et un règlement sévèrement appliqué on ne parviendrait pas à réhabiliter ce pauvre failli : la lutte. — JEAN AUGER.

CHRONOMÉTRAGE AUTOMATIQUE ET RECORDS DE VITESSE

TOUT le monde, même en Amérique, n'avait pas accueilli sans scepticisme le fameux record de Hanley Mac Catchen, 6 balles de revolver en cible en 0 seconde 4/5. On lui objectait l'incertitude du chronométrage à la main. Cette controverse fit surgir aussitôt des enregistreurs automatiques. Ce n'est que récemment toutefois qu'un appareil réellement pratique est apparu, présenté par M. Mac Cowan. Il a de suite permis d'enregistrer les records suivants : 6 boules de 65 millimètres de diamètre cassées en l'air en 6 coups de revolver en 2 sec. 1/5. 6 boules de 75 millimètres lancées à 20 mètres en 6 coups et en 6 secondes. Tireur M. Mac Givern. Il y a là une voie nouvelle ouverte aux amateurs de tir. Il faut bien avouer en effet que le chronométrage à la main trop aléatoire en avait écarté beaucoup de gens sérieux. Il ne faudrait pas croire cependant que nous soyons en retard sur les Américains. Bien au contraire ! Car le sous-secrétariat des Inventions et l'Institut Marey avaient établi dès 1918 un appareil chromophotographique donnant 2.500 images à la seconde pour la photographie des balles au vol. Le chronométrage des records serait donc possible avec une rigueur scientifique. Mais on ne saurait contester à l'appareil Mac Cowan une supériorité de prix, de poids, d'encombrement, etc., qui le rendent beaucoup plus pratique pour des opérations où le 10e de seconde est quant à présent suffisant. — BULL'S EYE.

LE FUSIL DE GUERRE A RÉPÉTITION (1)

LE « front sight » (guidon) est un « blade up » (lame) monté à queue d'aronde, sur un support assez haut pourvu de deux grandes joues de protection. La forme de ces joues interdit de les confondre avec lui. Il est réglable transversalement, et son élévation au-dessus du canon ainsi que la présence d'un couvre canon en bois retardent le moment où l'échauffement de l'air vient troubler la visée.

Le fût et le couvre canon forment un véritable tube en bois rigide terminé par l'embouchoir qui reçoit seul la baïonnette ; le canon qui a 5/10es de jeu dans l'embouchoir n'est touché ni par la baïonnette ni par le fût, sa précision ne subit donc aucune attente du fait de ces organes.

La détente, à double bossette, est cintrée et « corrugated » (striée longitudinalement). Elle est franche et légère tout en restant très sûre. La forme spéciale donnée à la poignée pistolet pour faciliter l'escrime à la baïonnette s'est révélée très avantageuse en même temps pour le placement de la main droite dans le tir.

COMMENT ON PREND LA MIRE.

Tout cet ensemble de dispositions prouve que les services techniques de l'armée américaine ont compris que la précision du tir dépend au moins autant de l'aisance de mise en joue que des qualités balistiques de l'arme. Ils se sont en outre inspirés des progrés réalisés dans les carabines rayées de chasse et de défense par les grandes manufactures d'armes anglaises et américaines pour améliorer en même temps que le pointage et l'en-main, la vitesse du tir ajusté à répétition. Comme on ne pouvait guère gagner de temps sur la visée on en a gagné sur la manœuvre. Le fusil Enfield 1917 se tire à répétition sans désépauler.

Dans ce but le levier a été reporté tout à l'arrière de « l'action » (batterie) où il est si bien en main et commande un mécanisme si doux que les six coups passent sans que la ligne de mire ait quitté l'objectif, à tel point que la capacité du magarin (même système et chargement que celui du Mauser) semble un peu faible.

J'ai très souvent vu réaliser et réussi moi-même le score de six coups dans 0 m. 20 à 100 mètres en 20 secondes avec des cartouches Colt 303 tout venant tirées « off hand » (debout à bras franc) et dans des conditions de temps absolument quelconques J'ai de même été souvent le témoin ou l'auteur de séries en tir « delibeaate » (non accélère) de 8 et 10 balles dans une mouche de 0 m. 12 à 200 yards « off hand » également.

Est-ce à dire que cette arme soit parfaite ? Hélas deux critiques importantes subsistent. L'une attendue de ceux qui connaissent les défauts des poudres américaines, qui est d'être sujette à l'érosion et au « nickel fouling » (dépôt de métal sur les rayures) ; l'autre qui est relative à la projection de goutelettes lors de la fermeture du chien au départ du coup. Si, en effet, une de ces goutelettes vient dans l'œil et c'est fréquent on ne la sent pas arriver mais on cesse aussitôt de voir le but nettement. Au premier inconvénient les Américains ont pallié en ménageant dans le « butt stock » (plaque de couche) une cavité fermée par une plaquette à ressort et contenant des ustensiles d'entretien, au second je n'ai trouvé qu'un seul remède : dégraisser l'arme complètement avant le tir... ou porter des lunettes.

Malgré cela c'est un exellent fusil, léger, facile à épauler et doux de manœuvre.

Résultats techniques.

Au Mans, le 9 mars, le match Franco-Américain, au fusil de guerre et au revolver d'ordonnance, a donné les résultats suivants : 1° Lieutenant Louison ; 2° M. Bodin ; 3° Capitaine Woods ; 4° Capitaine Cooper.

Par équipe, la victoire revient à la France avec 888 points et 144 balles contre 744 points et 130 balles au team américain.

(1) Voir le n° du 15 mars.

SPORTS DIVERS

ÉDUCATION RESPIRATOIRE

La gymnastique sera respiratoire ou ne sera pas, a dit le Dr Philippe Tissié de Pau et, filles de la Suédoise, les gymnastiques respiratoires se multiplient.

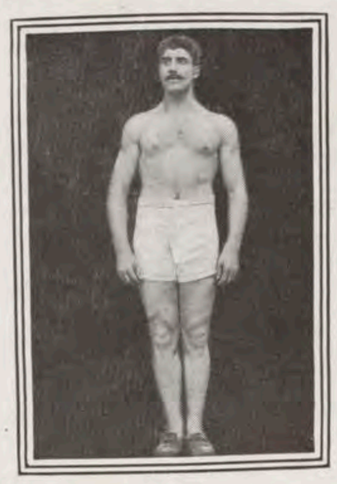
Il est bon de rendre une fois pour toutes cette justice à la méthode de Ling d'avoir été physiologiquement révélatrice. L'homme qui se meut respire : c'est une nécessité de carburation. Mais il lui faut encore carburer au mieux, apprendre à carburer. Dès lors le pédagogue peut parler d'Education respiratoire, sous la réserve qu'il en parle savamment.

La bouche est un organe digestif. Le Docteur Georges Rosenthal nous le rappelle en une image : « La bouche est faite pour le bifteck » et cet axiome initial admis, il ne reste plus à l'homme qu'à se servir des orifices narinaires que la nature lui a octroyés. Car, nous possédons une bouche pour desservir un estomac et deux narines répondant à deux poumons. — Dr Bellin du Coteau.

LA RESPIRATION DOIT ÊTRE NASALE... ET BUCCALE

Des raisons multiples peuvent en être données, doivent en être données : les lois, même physiologiques, ont besoin de justifier d'une utilité incontestable.

Le nez, par ses méandres, sa muqueuse et ses poils est un filtre entre le milieu athmosphérique microbien et la chambre pulmonaire nécessairement propre et nette. Condamnés à inspirer seize fois par minute dans un bouillon de cultures variées, ce tamis protecteur nous est un système de défense précieux et que nous ne saurions délibérément négliger.



UN ATHLÈTE AUX POUMONS SOLIDES.

Le nez, est une transition calorique, et ses cornets constituent des radiateurs bien réglés. Il réchauffe au passage l'air inspiré, évite l'arrivée brusque du froid extérieur sur la machine pulmonaire en surchauffe. Précaution ancestrale en ce qui concerne le revêtement cutané que nous isolons grâce à l'ingéniosité des tailleurs. Précaution plus indispensable encore quand il s'agit d'une muqueuse à l'epithelium susceptible.

L'accord est donc unanime : *l'inspiration doit être nasale;* mais l'inspiration n'est qu'un des temps de l'acte respiratoire.

Le désaccord apparaît quand l'expiration entre en jeu.

Les auteurs — inutile de les citer, car les noms ne font rien à l'affaire — préconisent des modalités différentes. Quelques explications vulgarisatrices s'imposent.

L'expiration, disent la plupart, sera nasale comme l'inspiration :

L'air inspiré est sec, l'air expiré contient de la vapeur d'eau. Grâce à cette vapeur d'eau la muqueuse sera toujours humidifiée alors que si l'expiration était buccale le nez serait « sec ».

L'air expiré contient un gaz de déchet, l'acide carbonique. Déchet utile car il possède des propriétés « excitantes » : son exhalaison incite, par voie reflexe, le poumon à inspirer énergiquement. Pourquoi rejeter par la bouche cet auxiliaire précieux ?

L'expiration est un travail pénible. Pendant l'effort, l'essoufflement vient plus de la difficulté expiratoire que de la gêne inspiratoire. Or, dans la progression et plus la vitesse de progression est grande. le corps se déplace en luttant contre la résistance atmosphérique. Si la bouche est ouverte, un « tampon d'air » vient s'opposer à l'expiration. Le cycliste, l'automobiliste, l'aviateur ont perçu cette gamme de pression.

Expirons par le nez alors ? Non. Pratiquement non, car l'expiration étant un travail, il faut utiliser tous les travailleurs qui peuvent concourir au déblayage. Soufflerez-vous une bougie avec le nez ou la bouche ? Avec la bouche. Pourquoi ? C'est plus facile.

Et l'expiration sera buccale, pratiquement, dussent les classiques m'accabler de leurs théories.

LUDUS PRO PATRIA.

L'évolution sportive est un « fait de guerre ». L'utilitarisme des méthodes a été jugé au rendement, au record individuel et seul les sportifs connaissaient le record. Il s'en est suivi que, d'emblée, le sport a conquis droit de cité parmi les méthodes d'Education physique. D'emblée est un euphémisme, car le nouveau venu a dû procéder par infiltration, les places au soleil étant numérotées. Après une période de latence pendant laquelle les « classiques » d'avant-guerre ont cette infiltration, est apparue la phase d'obstruction systématique... dont le sport a d'ailleurs triomphé.

DE LA MÉTHODE EN ÉDUCATION PHYSIQUE

Dans un temps que nous souhaitons proche, et qui apparaît assez éloigné, chaque « branche » de l'Education physique poussera à sa place et en sa saison. Actuellement chacun empiète sur le verger voisin. Les sociétés de Préparation militaire font du sport et les sociétés sportives de la Préparation militaire. Ce fait donné comme exemple. L'éducateur physique doit éduquer le physique et non se préoccuper de l'organisation des épreuves ou des championnats.

L'EFFORT DU COMITÉ NATIONAL

Le Comité national de l'Education physique et sportive et de l'Hygiène sociale s'est surtout manifesté par un effort hygiénique. Le député-docteur Doizy et ses collaborateurs hygiénistes ont produit un sérieux effort. C'est ainsi qu'un Congrès médical a pris position au sujet de l'importante question professionnelle de la Déclaration obligatoire de la tuberculose. C'est ainsi que des affiches ont retenu l'attention des foules sur les dangers de maladies ou intoxications qui déciment la race. Guerre pacifique déclarée à la syphilis, à la tuberculose, à l'alcoolisme. Bravo !

Mais, à la réflexion, les manifestations de l'Education physique et sportive ont été bien peu nombreuses. A part la fête des Tuileries en l'honneur de la classe 1920, le public n'a guère été touché par le C. N. E. P. S. H. S. Encore la fâcheues grippe et la pluie réduisirent le nombre des spectateurs à une très simple expression.

Il devient indispensable que l'effort de Doizy soit suivi d'un effort au moins égal de la part de ses collègues éducateurs du Comité.

M. Henry Paté, son président, médiateur ès Education physique, assistait dernièrement à une réunion — non électorale — au cours de laquelle certains sportifs réclamaient l'utilisation des compétences et revendiquaient hautement, si hautement que M. Henry Paté fit remarquer non sans raison... et ironie, qu'il était un des seuls députés à se préoccuper — mieux, à s'occuper — de la vulgarisation sportive en France et, dans ces conditions que si des objections de mise au point pouvaient lui être faites, il avait droit cependant à la sympathie des sportsmen. Les reproches doivent bien plutôt s'adresser à ses collègues de la Chambre qui ne s'intéressent à nous que très médiocrement.

Et l'argumentation de M. Henry Paté nous apparaît excellente. Il faut estimer à sa valeur son effort personnel qui est considérable. Car un homme politique, président de la Commission des effectifs et autres Commissions pourrait fort bien avoir autre chose à faire que d'honorer nos réunions de sa présence. Aussi bien, nous nous réjouissons fort de cette « amitié d'un grand homme ».

Cependant, ce qui frappe les vieux de la vieille c'est le nombre des spécialistes, notoirement inconnus, qui gravitent autour du président. Il est vrai que la démobilisation approche.

GAMBETTA ET CLEMENCEAU

Gambetta culturiste avec Paz, Clemenceau élève de Lefèvre. Les « premiers », sont — à quelques années de distance — des élèves dociles et « bûcheurs ». Cuny boxe avec des ministres en des matches sans décision. Vraiment on ne peut pas dire que nos dirigeants méconnaissent l'utilité des exercices physiques. Je m'étonne qu'ils se limitent à une satisfaction personnelle, toute égoïste. Initiés aux bienfaits du mouvement raisonné, aux finesses du « noble art », ils n'éprouvent aucun besoin de répandre la bonne parole. Ils auraient cependant pour le faire une autorité à laquelle nous ne saurions prétendre. Peut-être puisant dans l'Education physique et le sport des réserves énergétiques qui leur assurent le triomphe dans les luttes parlementaires, craignaient-ils de divulguer les secrets de Paz, Lefèvre, Cuny et de donner des armes à leurs adversaires.

LES INSTITUTEURS APPRENNENT L'ÉDUCATION PHYSIQUE

Les instituteurs officiers et sous-officiers ont, avant leur démobilisation, effectué un stage d'Education physique dans un certain nombre de centres, Joinville, Saint-Cyr, etc. La courte durée de ce stage — douze jours — doit bien plutôt le faire considérer comme une manifestation. Douze jours paraissent un peu insuffisants pour faire des éducateurs. En Suède deux ans d'étude sont nécessaires aux professeurs. Manifestation, disions-nous. En effet le pouvoir militaire a tenté l'effort méritoire de réveiller le pouvoir civil de sa douce somnolence. Les instituteurs, qui appartiennent au ministre de l'Instruction Publique vont pouvoir tout au moins « faire quelque chose » grâce à l'intervention du ministre de la Guerre dont ils ne dépendent pas.

LA MÉTHODE D'ÉDUCATION PHYSIQUE ENFANTINE

Nous ne saurions avoir la prétention de la décrire en quelques lignes. C'est une adaptation des principes du regretté Demeny et de ses collaborateurs, Philippe et Racine. Elle emprunte sa modalité au mouvement continu et arrondi. Racine — apôtre de la toute première heure — a travaillé à sa mise au point avec sa compétence et son dévouement habituels. Fischer, président de l'Amicale des Professeurs de gymnastique fut pour lui un auxiliaire précieux. Familiers des milieux scolaires leur œuvre a le cachet « enfantin ». Et ce n'est pas le moindre mérite de cette méthode que de répondre à un but nettement déterminé.

LES RECORDS FÉMININS

Nous avons montré dans notre dernier numéro que les athlètes féminins avaient réalisé de très belles performances. Terminons aujourd'hui cette étude instructive et à l'honneur des championnes françaises qui ne sont qu'à leurs débuts.

Les performances mondiales ne sont pas si extraordinairement supérieures à celles qu'ont

« FEMINA-SPORTS » BAT « EN AVANT » EN FOOT-BALL ASSOCIATION PAR 3 BUTS A 1.

réalisées dès leurs premiers championnats nos athlètes féminines. Il semble que Mlle S. Liébrard, véritable prodige de Femina-sports, pourrait, avec une grande chance de succès, disputer un pentathlon auquel participeraient les meilleures spécialistes. Son 80 m. en 11 s. 1/5 n'est pas très inférieur aux 91 m. 45 de Miss Marie Tharnton en 12 s. Notons que les cinq championnats remportés par notre jeune « athlète complète » le furent au cours de la même journée et que malgré ce surmenage 32 centimètres seulement la séparent du record

mondial du saut en longueur avec élan et 12 du saut en longueur sans élan.

Quant au lancement du poids, le résultat obtenu par Mlle Janniaud avec le poids de 4 kilog. (13 m. 19) est supérieur au record de Miss Young avec le poids de 2 k. 985 (10 m. 07).

Nous terminerons en donnant les records féminins de natation.

50 yards (45 m. 70) en piscine 29 s., (2 tours), Miss Olga Dorfner. — 50 yards (en rivière, ligne droite) 24 s. 3/5, Miss Dorothy Burns (record masculin, 22 s. par Duke P. Kahanamoku). — 75 yards (68 m. 55), 57 s. 4/5,, Miss Smith (record masculin, 37 s. 2/5 par Kahanamoku). — 100 yards (91 m. 43) en piscine 1 m. 7 s. 3/5, Miss Olga Dorfner (record masculin P. Mac Gillivray 53 s.). En rivière : 1 m. 7 s. 4/5, Dorothy Burns. — 200 yards (182 m. 86) 2 m. 57 s. Miss Mac Kay (record masculin Kienran en 2 m. 13 s. 2/5). — 220 yards (201 m.) en piscine, 10 tours 3 m. 5 s. 1/5, Miss Olga Dorfner (record masculin Hebner 2 m. 21 s., (en piscine avec 2 virages). — 220 yards (en rivière, un tour) 3 m. 15 s. 2/5. Miss Olga Dorfner (record masculin Norman Ross 2 m. 21 s. 3/5.) — 300 yards (274 m. 29) 4 m. 12 s. Miss Fanny Durack. — 300 yards 274 m. (14 tours) : 4 m. 44 s. Miss Claire Galligan (record masculin Mac Gillivray 3 m. 26 s. 1/5). — 440 yards (402 m) 6 m. 51 s. Miss Mac Kay (record masculin Ludy Langer 5 m. 17 s.) — 440 yards (en piscine 21 tours) 7 m. 6 s. 3/5. Miss Claire Galligan. — 1 mille (dans la mer, 15 tours) 31 m. 19 s. 3/5 Miss Claire Galligan (record masculin, Kieran 23 m. 16 s. 4/5.)

Les résultats obtenus jusqu'ici ne peuvent qu'engager les femmes à persévérer... et pourtant qu'elles n'exagèrent pas ! — JEANNE MAY

Informations.

LA Fédération Française féminine de Natation est fondée sous la présidence de M. Joffrin et de Mme de la Meillaie, le trésorier est M. le capitaine Degraine. La Fédération va tenter d'intéresser les pouvoirs publics à ce sport complet qu'est la natation, et demandera pour commencer la création de plusieurs piscines.

Résultats techniques.

A Garches, le 30 mars, Mlle Cadiès de *Femina Sports* gagne le 2e championnat féminin de Cross Country, 2.700 mètres en 13 m. 46 s. Par équipes la victoire revient à *Academia*.

L'HYGIÈNE DE LA PEAU

LA valeur d'un individu, son rendement, sont fonctions du développement de ses aptitudes physiques. Un homme rompu aux exercices naturels : la course, le saut, la natation, etc., est plus capable d'efforts utiles qu'un autre, quel que soit le mode d'activité que l'on envisage.

Mais l'éducation physique et son application — son couronnement — les sports, ne doivent pas tendre à faire seulement de nous des athlètes aux muscles puissants, ou plus simplement des hommes développés au sens complet du mot. Nous en attendons — des performances, peut-être, — mais surtout une augmentation de notre résistance à la fatigue, et encore, de notre résistance aux intempéries. L'activité humaine, sous quelque latitude qu'elle s'exerce, et quelle que soit la saison, ne doit pas connaître de « restrictions » quand il s'agit d'un sportif.

C'est une question de méthode, de progression et de persévérance.

On tolère parfaitement l'eau froide l'hiver, si on se garde d'interrompre aux jours aigres de l'automne, le sain usage du tub, appris durant l'été. Il en va de même de la natation. Interrogez les courageux athlètes qui, chaque année, se disputent la Coupe de Noël. Il en va de même de la fenêtre ouverte la nuit. Il en va de même des soins de la peau et de son exposition à l'air.

On soigne sa peau par la douche froide, et la friction sèche, après la bienfaisante sudation de l'exercice. (Entre parenthèses, réservons le massage aux masses musculaires

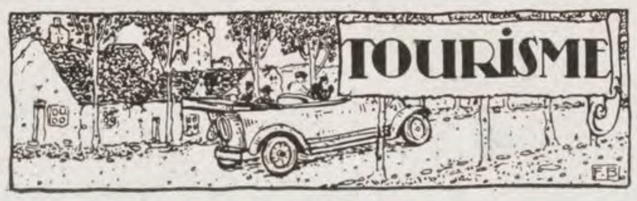
LES MONITEURS DE CULTURE PHYSIQUE DE LYON EXÉCUTENT LEUR LEÇON DANS LA NEIGE

qu'il vient assouplir, et libérer des déchets de la combustion par une suractivation de la circulation — après l'effort.) Mais on soigne aussi sa peau par l'exposition au soleil, et plus simplement à l'air. L'héliothérapie est maintenant de notion courante. N'envisageons que les sujets normaux : on ne saura trop leur dire tout l'intérêt qu'il y a pour eux, à faire de l'exercice — peu importe la méthode — d'abord en plein air. et ensuite, aussi à l'aise que possible ; en mettant à nu généreusement, la plus grande surface possible du tégument.

Ce faisant, ils s'endurciront ; ils acquerront un épiderme d'une résistance considérablement accrue au froid, au chaud, aux chocs, ainsi qu'aux infections banales si fréquentes (furonculose, acné... etc.). Il faut envier le grain serré, la trame solide, la teinte bronzée de la peau, enrichie de pigments protecteurs, que présentent les athlètes qui travaillent en plein air, aussi nus que possible. Ajoutez à cela la bienfaisante influence de la lumière sur la vaso-dilatation périphérique, et les heureuses conséquences qui en résultent pour la circulation locale et générale : travail du cœur rendu plus facile, ondée sanguine généreuse et totale dans son circuit.

Il ne s'agit pas, bien sûr, toute affaire cessante, d'inaugurer cette cure d'air — préventive — sous la morsure de la bise ; on s'exposerait à de cruels mécomptes. Il faut choisir son moment, la saison favorable, et continuer même quand les teintes rouillées de l'automne ont succédé à l'été lumineux et ardent, il faut persévérer malgré les frimas, malgré la neige.

Ces jeunes gens. robustes sans plus — j'affirme qu'ils n'ont pas la prétention de se considérer comme des athlètes exceptionnels — mais bien entrainés, adeptes fidèles d'une méthode qui a fait ses preuves, exécutent leur leçon quotidienne dans la neige, comme ils la faisaient hier dans le vent, sous la pluie, ou sous le pâle et trop rare soleil lyonnais. Il s'agit, en effet, des élèves-moniteurs du C. R. I. P. de Lyon. Et je m'empresse d'ajouter que pas un d'entre eux ne subit l'atteinte de cette grippe funeste, qui dans la cité des « Canuts » fit de meurtriers ravages. — Dr JIM CORNET.



LES SYNDICATS D'INITIATIVE

SI nous avons dit du tourisme qu'il comportait trois divisions : le tourisme proprement dit, l'industrie hôtelière, les stations climatiques, thermales et balnéaires, nous réservant de parler tour à tour de chacune d'elles, il convient d'insister sur ce fait que la question du tourisme est une question d'ordre économique, l'industrie du tourisme étant faite de l'ensemble des mesures qu'il convient de prendre pour que, l'accès d'une région étant largement ouvert à tous les visiteurs, la région offre toutes les commodités concourant au bien-être de ces visiteurs. Les routes doivent être d'un accès facile, comme la région se doit d'être, par le confort de ses hôtels, d'un séjour agréable. De ces deux grands facteurs, la route et les hôtels, il nous sera permis de parler plus longuement dans notre prochain numéro, pour ce qu'ils comportent, tous deux, des détails sur lesquels il est nécessaire d'insister. Ils demandent notamment, le développement des voies ferrées et de la circulation automobile, et, pour la question des hôtels, la plus urgente, l'étude de cet organisme particulier que doit être la Banque du Crédit Hôtelier, dispensatrice des moyens de réalisation pratique.

L'intervention des grands rouages que sont le Touring-Club, l'office national du Tourisme et les syndicats d'initiative a déjà fait merveille. L'organisation des Fédérations de syndicats d'initiative dont nous avons parlé dans notre dernier numéro, complètera, par la précision des mesures prises et l'unité d'action qu'elle révèlera, le bagage des bienfaits que l'on doit attendre du travail patient et désintéressé de ces groupements qui ont pour but de créer une France ajoutant, à la prodigalité de ses beautés naturelles et indiscutées, la largesse d'une hospitalité qui saura retenir ceux qui auront eu le désir de l'apprécier.

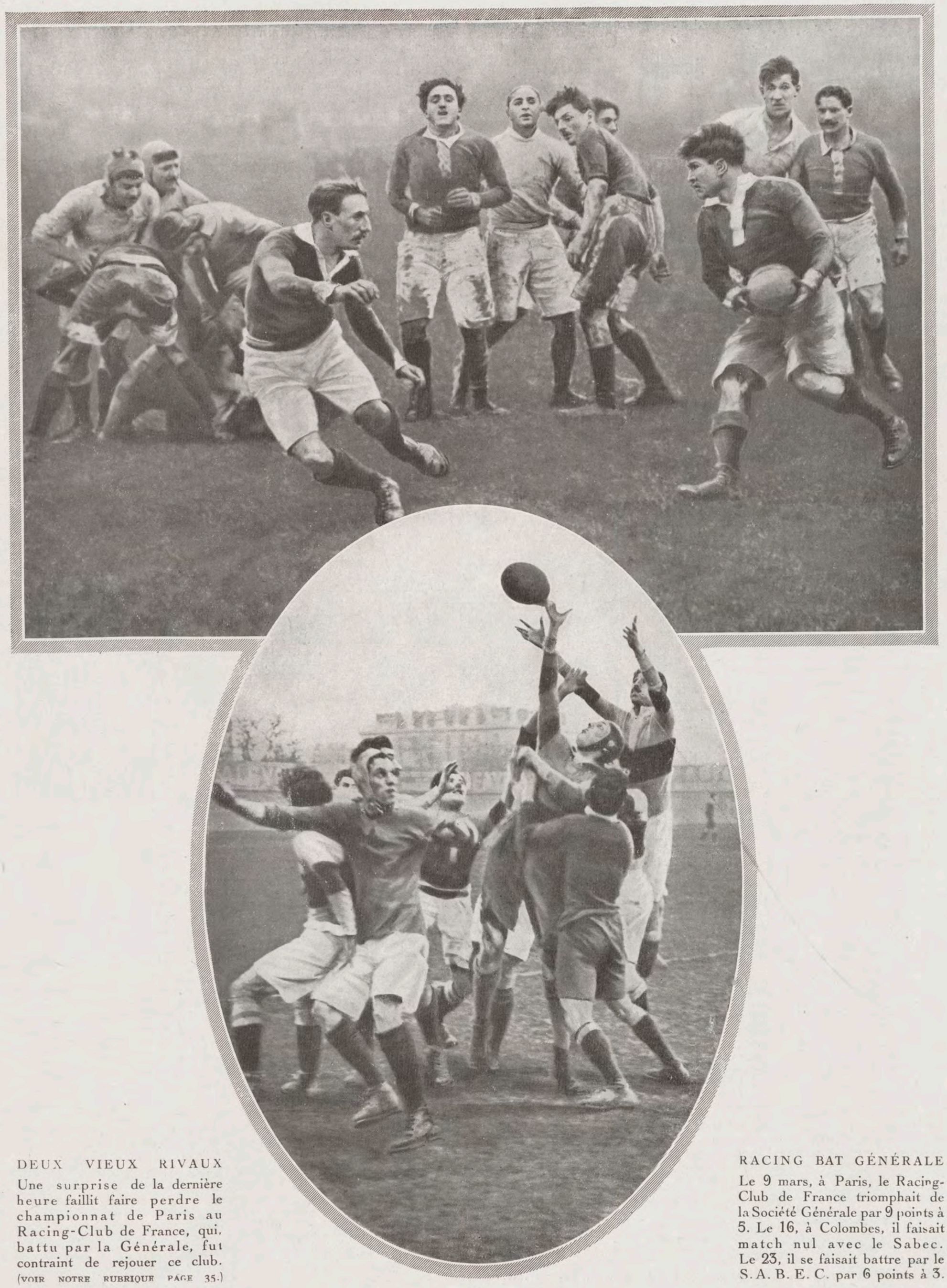
Des pays, qui nous paraissent inaccessibles, comme le Japon, ont si parfaitement compris

UNE DES DERNIÈRES EXCURSIONS ORGANISÉES EN 1914, DANS LES ALPES, PAR LE CLUB ALPIN

l'importance du mouvement touristique, qu'ils ont fait placer, dans toutes les stations de chemins de fer, des affiches et tableaux qui disent et montrent les pays à visiter, la distance à parcourir pour les atteindre, la topographie de tous lieux et endroits qui font, des buts si ingénieusement proposés, des terres promises que l'on souhaite toucher. Les syndicats d'initiative se doivent — et ils se sont montrés unanimes sur ce point — d'être, auprès des voyageurs, de parfaites agences de renseignements, admirablement outillées pour leur promettre, ce que la région visitée, tiendra et de se montrer, pour les régions, des conseillers avisés, soucieux d'initiatives et témoins vigilants des réalisations. — RENÉ BIERRE.

LE JUBILÉ DU TOURING CLUB

LE Touring-Club de France a donné la première manifestation de son jubilé — jubilé retardé par la guerre — le dimanche 30 mars, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne. Les insignes de commandeur de la Légion d'honneur furent remis à M. Ballif, président de la grande association nationale, qui consacra tant d'années et d'efforts à cette œuvre qui compte près de 151.000 adhérents. MM. Ballif Defert, vice-président Cels ont pris la parole pour constater le développement prodigieux de ce T. C. F., créé il y a 29 ans. M. Famechon, directeur de l'Office national du tourisme, reçut la grande médaille d'or du Touring. Tout se termina par des chansons.



DEUX VIEUX RIVAUX

Une surprise de la dernière heure faillit faire perdre le championnat de Paris au Racing-Club de France, qui, battu par la Générale, fut contraint de rejouer ce club.
(VOIR NOTRE RUBRIQUE PAGE 35.)

RACING BAT GÉNÉRALE

Le 9 mars, à Paris, le Racing-Club de France triomphait de la Société Générale par 9 points à 5. Le 16, à Colombes, il faisait match nul avec le Sabec. Le 23, il se faisait battre par le S. A. B. E. C. par 6 points à 3.

LE YACHTING EN 1919

Le Yachting actuel, on peut et on doit le dire, car il faut y remédier, est inexistant. Le tourisme sur mer, déjà assez réduit en France avant la guerre, a complètement disparu. Les grands yachts à vapeur ont été réquisitionnés comme croiseurs auxiliaires, et quelques-uns sont par le fond de la Manche, de la Méditerranée et d'ailleurs ; d'autres, plus moyens, ont été vendus et transformés pour le commerce. Enfin les voiliers ont été rachetés pour le cabotage, et quelques-uns uniquement pour l'utilisation de leur plomb. S'il y a quelques rescapés, la crainte des mines dérivantes les retient encore dans les arrière-bassins.

Il reste les yachts de course : ceux-ci, de par leur destination, n'ont pu servir à un commerce quelconque ; quelques-uns ont été mis à la démolition pour la récupération du métal, d'autres ont été achetés par les Scandinaves qui ont fait une rafle dans les ports anglais et français. Finalement, les derniers, et en particulier les 6 mètres internationaux, se sont trouvés pour la plupart réunis dans le bassin de Meulan, achetés par de nouveaux adeptes de la voile formés par les hasards de la guerre.

En effet, sur la rive des Mureaux, à côté du Club-house du C. V. P., les pilotes des hydravions, dans leurs moments de loisir, ont été pris par l'attirance de ce beau sport, et, quittant le manche à balai pour la grande écoute, sont devenus de fervents Yachtsmen. On a même vu Nungesser, un as parmi les as, prendre la barre d'un 6 mètres, et les camarades ajoutent qu'il cafouillait avec une intrépide sérénité.

Le Yachting est mort, vive le Yachting : car il renaîtra de ses cendres, phénix aux grandes ailes blanches éployées, de par la volonté de ses fidèles « mangeurs d'écoutes » revenus à leur sport favori. — Jean Savoye.

DE LA JAUGE INTERNATIONALE

La jauge internationale de 1908 devait mourir de sa belle mort en 1917, les événements en ont disposé autrement et cette jauge tant critiquée d'une part et tant soutenue d'une autre s'est survécue à elle-même comme une vulgaire Chambre des députés.

Pour mémoire, il convient de rappeler les caractéristiques de cette formule :

$$L + B + \tfrac{1}{2}G + 3d + \tfrac{1}{4}\sqrt{2}\text{-}F = \textit{Rating},$$

c'est-à-dire jauge en unités linéaires en pieds ou en mètres.

L représente la longueur en unités linéaires.
B le bau
G la chaîne.
dD la différence avec contour et chaîne en unités linéaires.
S la surface de voilure en unités de surface.
F le franc bord en unités linéaires.

Quels sont les résultats pratiques apportés par cette formule algébrique agrémentée du fameux terme Benson ? Dans les coques aucun changement appréciable, les lignes restent les mêmes, et l'avant en cuiller de la précédente jauge est toujours roi. Dans les gréements, la jauge a conduit aux espars creux et au mât Marceni, dérivé de l'ancien bermudiem. Les grands yachts, classe A, 23 mètres, 19 mètres, 15 et 12 mètres, ont été de belles unités, très robustes, naviguant un peu forcés, mais d'un prix de revient fabuleux et d'un entretien excessif.

Les 10 mètres et les 8 mètres furent les meilleurs produits de la jauge ; les 6 mètres, à mon avis, les plus intéressants pour la clientèle française, ont fait des bateaux d'un échantillonnage inusables très sensibles à la barre, mais prenant des gites considérables et demandant d'un équipage réduit de très grands efforts à cause de la taille de la voilure. Enfin, les prix de construction, déjà élevés, avant la guerre, arriveraient, par ces temps de beurre cher, à être prohibitifs pour de si petits bateaux.

Les yachtsmen américains, anglais et français ont résolu de tourner court, et la jauge de 1920 que nous établirons de concert avec eux sera certainement dans un tout autre ordre d'idées... Mais cela est une autre et prochaine histoire.

LES DISPARUS DU YACHTING

Comme tous les autres sports, le yachting a eu à déplorer des pertes douloureuses ; tous les clubs nautiques de France peuvent, en ce moment, mettre leur pavillon en berne et leurs vergues en pantenne. Il convient donc avant de recommencer une nouvelle vie sportive de saluer nos morts avec recueillement.

De par ses fonctions de président de l'Union des Sociétés Nautiques de la Méditerrannée et du Club Nautique de Nice, la mort de Paul Chauchard a été une perte considérable pour le yachting français. Yachtman de la première heure, skipper remarquable, président plein d'initiative et d'autorité, il avait par sa personnalité fait au sport de la voile en Méditerrannée une situation hors de pair. Il a été enlevé subitement, en 1915, pendant qu'il remplissait à l'E. M. de la 13e Région les fonctions de capitaine.

Joseph Mounier, propriétaire de *Mamie*, secrétaire des Régates de Cannes, est mort pour la France dans l'infanterie.

Philippe de Vilmorin, président des Régates cannoises, propriétaire des différentes *Anémones* qu'il accompagnait avec son beau cruiser *Cariad*, est mort en mission à Londres.

Emmanuel de la Motte, des régates du Havre, est tombé glorieusement à la première attaque de Champagne.

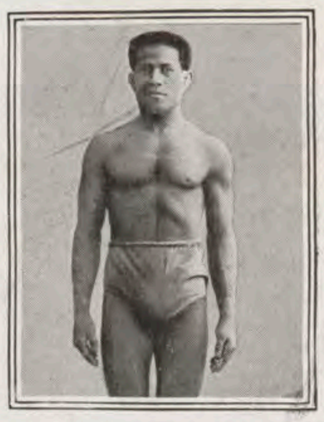
Au C. V. P. c'est toute une liste de camarades qu'il faut citer : Gérault, Hardy, Vallois, Dr Diel, Cadenave, Leo, 'Roux, Bessand, J. de Chauvelin. Tant d'autres que nous ne connaissons pas encore, membres de toutes les sociétés de Régates, qui vont manquer à l'appel des premières courses aux beaux jours enfin revenus.

Informations.

Sir Thomas J. Lipton, décidé à ramener en Angleterre la Coupe America, est parti pour l'Amérique où il est prêt à matcher avec son Shamrock III.

LA QUANTITÉ ET LA QUALITÉ

Il ne pouvait être question, au moment où tous les efforts devaient être tendus vers une conclusion victorieuse de la lutte dont les destinées de la Patrie étaient l'enjeu, il ne pouvait être question d'envisager l'ensemble du Programme d'Education Physique de tous les citoyens, des enfants, des adolescents, des adultes, des vétérans, éducation dont la femme elle-même ne doit pas être exclue. C'était le vaste et passionnant problème de l'avenir et il fallait attendre, pour le résoudre, que la vie économique et sociale de la nation ait repris son cours normal, que toutes les activités, lui aient été rendues. Il s'agissait, suivant l'expression populaire, de « courir au plus pressé », ce que nous appellerions volontiers, dans les circonstances présentes, « marcher au canon ».



LE BOXEUR DUROCHER, MONITEUR D'ÉDUCATION PHYSIQUE DE LA MARINE.

Impérieusement, en effet, les armées engagées appelaient des renforts pour faire face à ceux que l'adversaire ne cessait de nous opposer et pour combler aussi, hélas, les vides dont la victoire fut la suprême récompense. Aussi, le projet élaboré par la Commission ministérielle instituant la Préparation militaire obligatoire traçant la route de demain, répondait-il aux exigences de l'heure présente. A ce titre, il devait rallier les suffrages de tous ceux qui ont au cœur la même volonté de vaincre. Il importait surtout d'assurer le recrutement des classes, dans de telles conditions que le déchet soit réduit au minimum et que la proportion des effectifs mobilisables n'offrit pas les désolantes constatations que certains chiffres nous ont apportées.

Ces chiffres, nous voudrions pouvoir vous les confier ici, et si nous vous citions les plus récents, vous seriez effrayés du nombre, sans cesse croissant, de ces déchets de gens inaptes à faire campagne, de la quantité vraiment inquiétante de réformés, d'exemptés, de « service auxiliaire » ; qu'il nous suffise cependant de vous donner les chiffres d'une classe d'avant-guerre qui, sur un contingent de 318.000 conscrits, en avait 30.000 de réformés avant l'incorporation, et 22.000 au cours de leur première et deuxième année de service !

Savez-vous le nombre des conscrits déclarés inaptes, il y a deux ans, dans la Seine-Inférieure ? 30 %, dans l'Orne ? 50 %. Nous ne pouvons, répétons-le, vous dire le déchet de la classe 17, mais sachez que le nombre des réformés avait presque triplé au cours des dix dernières années ! Et vous conclurez avec nous que la Nation court tout droit à sa perte si elle ne lutte pas résolument contre les fléaux qui la consument, l'alcoolisme, la tuberculose, la syphilis, non seulement par l'énergique application des lois répressives, mais aussi par la mise en pratique des saines doctrines, d'un programme d'Education Physique suivi, progressif, continu, méthodique, uniforme.

Il est regrettable que la classe 18 ait été privée de cette préparation, dans son intégralité, par les lenteurs d'une décision que le bon sens appelle et que, de ce fait, l'effectif de plusieurs corps d'armée ait été ajourné par les Conseils de Revision.

Mais un essai loyal d'organisation générale de la P. M., un essai qui est concluant, a été tenté, en se basant sur une seule classe, la classe 19, et les résultats ont été tout simplement remarquables. — Capitaine Schiller.

POUR BIEN SE SERVIR D'UN APPAREIL

Dans quelle mesure et par quels moyens peut-on actuellement réaliser les poses instantanées (si ces deux mots ne jurent pas trop à votre oreille), extrêmement courtes, dont nous donnions un aperçu dans notre dernier numéro, ou tout au moins, s'en approcher ?

Comment le photographe devra-t-il agir pour utiliser, au mieux, les appareils mis à sa disposition ?

Examinons l'appareil qui a donné, dans ce genre de photographie, les résultats les plus remarquables. Sa construction a malheureusement été abandonnée, mais il peut servir de terme de comparaison avec d'autres appareils, et permet de déterminer les limites auxquelles, jusqu'à présent, doivent s'arrêter les prétentions de la photographie instantanée.

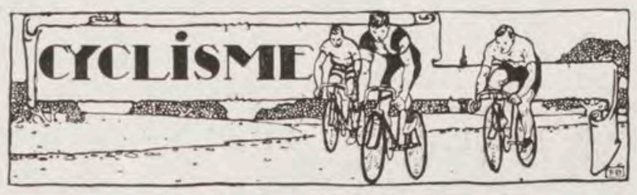
Cet appareil, connu sous le nom de son inventeur et constructeur, le regretté peintre militaire Sigriste, avait été admirablement étudié et réalisé, mais il est presque exclusivement utilisable pour les photographies instantanées. C'est sans doute ce qui a empêché sa vulgarisation ; il serait souhaitable que sa construction fût reprise, en raison de son indiscutable supériorité pour les grands instantanés.

L'appareil est en bois, de forme tronconique, muni d'un objectif à très grande ouverture c'est-à-dire très lumineux, d'un obturateur de plaque, d'un magasin de 12 plaques et d'un viseur.

Des organes analogues se rencontrent dans tous les appareils que l'on est appelé à utiliser sans pied, en les tenant à la main, mais c'est dans le choix et l'adaptation de chacun d'eux que réside l'originalité et la perfection de l'appareil Sigriste. — Cousin.

(A suivre.)

SPORTS MÉCANIQUES.



L'HOMME DE CLASSE

L'arrivée à Paris d'un coureur, qui a eu quelque succès en Amérique et qui cependant n'a pas réussi, malgré une énorme avance, à un moment donné, à gagner le Championnat du Nouveau-Monde, a soulevé, parmi les compétences cyclistes, des discussions assez véhémentes.

D'aucuns, les partisans de tout ce qui vient de l'étranger, prétendent que Spears, l'homme dont il s'agit, est un grand crack ; d'autres, plus sceptiques et peut-être plus prudents, estiment que ce coureur australien, tout en ayant certaines qualités, n'a pas ce qu'il faut pour faire ce qu'il est convenu d'appeler un *homme de classe*». Je n'hésite pas un instant à dire que, malgré deux victoires remportées par Spears, je fais partie de la seconde catégorie des appréciateurs.

Il est facile, en effet, de prouver que les vrais *hommes de classe* ne sortent de leur spécalité que quand la question purement sportive n'est plus en jeu. Cela s'explique assez facilement au point de vue pécuniaire, mais se comprend moins quand on songe que chaque sport demande un travail spécial des muscles et que chaque sport, pratiqué normalement, nécessite une énergie spéciale. Et, en employant ce mot « énergie », j'estime qu'il en existe de plusieurs sortes. Il ne faut pas confondre l'énergie avec le courage, la détente des nerfs avec l'abattement, l'audace avec la valeur !

L'AUSTRALIEN SPEARS QUI A TRIOMPHÉ DE DUPUY.

On a vu souvent, en course, un homme gagner par un effort dépassant la normale de sa constitution et j'estime que le sport, pratiqué de cette façon, est plutôt nuisible Autant il est beau et admirable de voir un homme donner son « maximum » — et l'on sait que cela ne dépasse jamais une durée de 12 à 13 secondes — autant il est vilain de voir un homme, exagérer le rendement de ses qualités physiques et abuser, comme c'est souvent le cas, d'un tonique quelconque pour stimuler son organisme. Un homme de vraie classe ne fait pas cela, quand on ne lui demande pas de faire quelque chose en dehors de sa spécialité.

Si l'on passe en revue le palmarès des grandes épreuves sportives, on trouve des indications précieuses pour établir des comparaisons utiles. Prenons par exemple, Protin qui figure en tête de la liste officielle des championnats du monde. Etait-il un homme de classe ? Il était assurément une des gloires du cyclisme et cependant il n'est pas comparable à des hommes venus après lui. En battant Banker et Huet, à Cologne, en 1895, Protin a-t-il donné une impression de supériorité aussi grande que celle d'Ellegaard quand il a battu Poulain et Friol à Genève, onze ans plus tard ? C'est une question que les anciens du cyclisme seuls, peuvent résoudre, mais qui a cependant : a valeur.

A mon avis, très humble, je le déclare, Bourrillon, Major Taylor, Zimmerman, Médinger, Cassignard Morin étaient des hommes de classe, parce que sans se préoccuper d'un perfectionnement athlétique, ils avaient l'intuition de la victoire, et prouvaient souvent qu'il leur suffisait de faire appel à leur tempérament, à leur construction physique, pour réussir. C'étaient les *pur sang* du cyclisme.

Incontestablement, parmi ceux dont la « classe » ne fait aucun doute,il faut citer Ellegaard, Friol, Kramer, Poulain, Hourlier, Vandenborn... Mais les autres ? Jacquelin, le grand triomphateur de 1896 et de 1900, était-il un homme de classe ? Les avis peuvent être partagés à son sujet, mais quant à moi, je crois qu'il a été surtout un tacticien merveilleux, en même temps qu'un observateur émérite. Il m'a raconté un jour qu'il allait jusqu'à observer le coup de pédale de son adversaire, pour produire son démarrage au moment même où la pédale de son concurrent se trouvait au point mort. Il étudiait, et avec quel art, la multiplication de ses rivaux et combinait la sienne avec la vitesse du vent, que celui-ci soufflât en face ou dans le dos... et souvent il réussissait à influencer son adversaire par son jeu déconcertant, qui variait à l'infini. La grande qualité de Jacquelin, au temps de ses triomphes, a été son esprit de décision, combiné avec l'observation des fautes de ses concurrents. Il était audacieux, la fortune lui fût favorable !

DUPUY EN MAUVAISE FORME A SUCCOMBÉ DEVANT SPEARS.

Depuis, nous avons eu Dupré, Pouchois, Dupuy, qui ont eu des succès, mais dont la classe peut être mise en doute. Ils ont réussi par le travail et non par leurs qualités naturelles.

Berthet était un homme de grande classe qui n'a trouvé son maître qu'en Oscar Egg, le meilleur des Suisses, et leurs performances pour le record de l'heure, sans entraîneurs, me dispensent de développer leurs qualités. Mais ce ne sont pas des « pur sang ».

Sur la route, Lapize, Emile Georget, Trousselier, Petit-Breton, Garrigou, Brocco, etc., figurent sur des tableaux d'honneur, de même que les Michael, les Darragon, les Guignard, les Walthour, les Huret, les Parent, etc..., en demi-fond... Mais peut-on apprécier la classe selon que les moyens d'exécution sont différents ?...

Tout cela m'amène à examiner le cas spécial de Spears. — Il y a quelque cinq ans, il était venu en Europe, précédé d'une réputation d'invincibilité, qu'on a reconnu surfaite par la suite : il suffisait d'un Friol. d'un Hourlier, d'un Poulain, pour renverser ses projets. Depuis, Spears a pris de l'étoffe, il a maintenant vingt-six ans, tandis que ses « maîtres » tombaient au champ d'honneur ou gagnaient des ans, à l'époque de la vie où ils comptent double. Et quand on l'a opposé à Ellegaard (quarante-deux ans) il avait la faveur de l'âge à opposer à une classe qui s'amoindrit. On l'a opposé ensuite à Dupuy, qui n'a pas la classe de ses devanciers, mais qui a gagné très adroitement une grande réputation parce qu'il a été le meilleur de ceux que la guerre n'avait pas trop handicapé.

Peut-il, dès lors, s'appuyer sur ces exemples pour se prétendre *homme de classe ?* Il a battu plusieurs fois Kramer, qui commence à avoir de la bouteille, c'est vrai, mais Dupuy l'a toujours battu en Amérique. Doit-on, sur ces données, dire que Spears est meilleur que Kramer et que Dupuy alors que les précédents sont si différents ?... Poser la question, c'est la résoudre, et je suis persuadé que tout homme, vraiment impartial, reconnaîtra que, malgré toute la qualité qu'on lui prête, Spears, au mieux de sa forme, aurait été battu par Friol et Hourlier, et qu'il le sera peut-être par Poulain, Dupré et même Sergent, quand ces hommes tiendront une forme égale à la sienne.

On a tort de vouloir toujours désespérer de l'avenir de l'ancien monde et d'accorder des louanges hâtives aux représentants du nouveau. Il y a encore en Europe du muscle, aussi bien qu'en Amérique. — J. C. Sels.

LES KILOMÈTRES DES ROUTES SONT TROP COURTS

Les touristes ont pris depuis quelque temps déjà l'habitude d'adapter à leur bicyclette, un compteur kilométrfque et ont été parfois, dans les pays où il y a des côtes, très étonnés de voir que le chiffre marqué sur leur instrument ne correspondait pas exactement avec les bornes kilométriques placées le long des routes. Cela tient à deux raisons principales. La première c'est qu'il est excessivement rare que le diamètre de la roue, sur sa partie roulante soit en rapport exact avec la proportion des engrenages de compteurs qui sont établis pour une roue ayant exactement 700 millimètres de diamètre. La grosseur des pneumatiques ou des boyaux, leur gonflage plus ou moins régulier, leur écrasement sur le sol par le poids du cycliste, influent sur le développement roulant de la roue et la distance qui théoriquement doit être :

$$0{,}700 \times 3{,}1416 = 2 \text{ m. } 19912$$

n'arrive pas à cette mesure dans la pratique. En admettant qu'il n'y ait sur chaque tour de roue qu'une différence minime de 5 ou 6 centimètres, on arrive facilement à une réduction de 25 ou 30 mètres par kilomètre, sur la distance théorique que le compteur le plus parfait est chargé d'enregistrer. Sur dix kilomètres cela représente déjà 250 ou 300 mètres et sur 40 kilomètres, on est en retard d'un kilomètre au moins.

La seconde raison est plus décevante encore et a tout au moins l'avantage d'avoir l'inconvénient contraire, c'est-à-dire que l'on couvre plus de chemin que n'en n'indiquent les poteaux kilométriques officiels. Cette particularité se produit dans les côtes, qu'elles soient en montée ou en descente, peu importe.

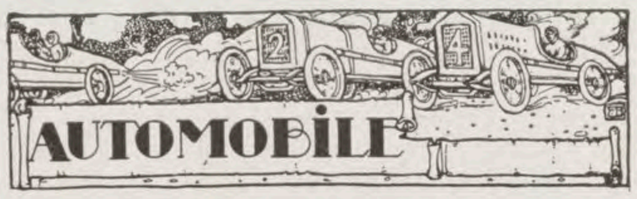
En effet, pour le mesurage des routes, les Ponts et Chaussées établissent les mesures sur plan *horizontal*, sans tenir aucun compte du pourcentage des aspérités et des inclinaisons de terrain, ce qui en langage vulgaire peut faire dire que les kilomètres en côte, sont plus longs que les kilomètres en palier. Si les mesures sont prises en suivant le dessin des routes, elles sont prises cependant à plan horizontal, c'est-à-dire à vol d'oiseau, entre chaque extrémité de ligne droite de mesurage. Comme on ne tient pas compte de l'inclinaison, c'est-à-dire de l'hypoténuse imaginaire du triangle rectangle ainsi formé et qui est la route même, il s'ensuit que l'on donne à cette hypoténuse la longueur de la base du triangle, ce qui est une absurdité.

En admettant une route A B d'une longueur de quatre kilomètres par exemple à une inclinaison déterminée, les Ponts et Chaussées mesurent sur plan horizontal par kilomètre et additionnent les distances A' C', C' D', D' E', E' B, ce qui dans l'ensemble correspond à la longueur de la ligne A F. Or il est indiscutable que la ligne A B est plus longue que la ligne A F, dont la longueur établit la longueur kilométrique officielle alors que la longueur réelle A B est indiquée sur le compteur kilométrique.

Cette particularité n'a évidemment qu'un intérêt restreint quand on ne rencontre sur sa route que des côtes de quelques centaines de mètres, mais quand on se lance dans les escalades du Galibier, de Laffrey ou d'autres côtes du Tour de France, par exemple, on se dit avec quelque surprise que les organisateurs de courses n'indiquent pas le kilométrage exact du chemin à parcourir, puisqu'ils se basent sur des erreurs officielles. Déjà sur plusieurs routes nationales on est étonné de voir d'anciennes bornes et des nouvelles placées pour les mêmes mesures à des endroits qui ne correspondent point et l'on est même tenté de blâmer le service qui a pu dans des mensurations officielles, commettre de si grossières erreurs.

Résultats techniques.

- Le 2 Mars. — Spears bat Ellegaard et Sergent. — Sérès bat Corry. — Egg bat Dupuy en course-poursuite.
- Le 19 Mars, Colombatto gagne la Coupe d'Or de demi-fond. Casas se révèle dans la course scratch. — Egg gagne le Grand Prix d'Hiver. — Jacquemiet gagne la course Versailles-Rambouillet et retour.
- Le 23 Mars, Spears gagne le Championnat d'Hiver devant Dupuy, Trouvé, Pouchois, Ellegaard et Sergent. — Bellanger gagne la course Versailles - Rambouillet et retour.
- Le 30 Mars,
- Le 30 mai au Vélodrome d'Hiver, Dupuy bat Spencer... et Deruyter gagne le Championnat d'Hiver des 100 kilomètres



RECORDS DE VITESSE

Les records que vient de battre Ralph de Palma et dont on trouvera les détails ci-dessous, ramènent l'attention sur le côté sportif de l'automobile. C'est un point de vue qui avait été bien oublié depuis 1914.

Qui, parmi les vieux automobilistes, n'a encore en mémoire les fortes émotions que nous procurait, il y a quelque quinze ou dix-huit ans, l'ascension du record de vitesse sur un kilomètre lancé ? Lorsque, en 1901, Jenatzy aux environs de Paris et Serpollet à Nice dépassèrent le 100 à l'heure, ce fut un événement considérable, dont l'influence sur l'avenir d'un mode de locomotion, alors nouveau et trouvant devant lui un lot compact de détracteurs, peut être considérée comme capitale.

Chaque année, ensuite, nous pouvions enregistrer un certain nombre de tentatives faites pour ravir son titre au détenteur du record. C'est qu'à ce moment-là, l'intérêt sportif se doublait d'un intérêt commercial puissant ; nous n'étions pas, alors, habitués à voir défiler sous nos yeux ces chiffres fantastiques de vitesses atteintes que l'aviation nous a obligés, depuis, à considérer presque comme jeux d'enfant.

RALPH DE PALMA QUI VIENT DE BATTRE DES RECORDS DU MONDE

Où est-il, le bon vieux temps où les Rolls, les Vanderbilt, les de Caters, les Fournier, les Rigolly, les Duray, les Baras, les Hémery, et d'autres encore, s'imposaient irrésistiblement à l'attention du public parce qu'ils venaient de nous faire frissonner d'enthousiasme en portant toujours plus loin la vitesse accomplie sur un kilomètre ? En 1902, le record avait été battu successivement une bonne demi-douzaine de fois et, de 101 km. 694, nous étions parvenus à 137 kilomètres à l'heure. En 1903, nous finissons l'année sur 136 km. h. En 1904, cinq attaques portent le record à 168 km. 022, vitesse qui se trouve élevée l'année suivante à près de 175 kilomètres à l'heure (exactement 174 km. 757).

En 1906, nouveau bond : sur cette belle plage de sable dur d'Ormond Beach, à qui tous ces essais ont valu une manière de célébrité mondiale et qui vient d'être le témoin des derniers exploits de Ralph de Palma, Demogeot atteint le 197 à l'heure sur sa Darracq. Le 200 est en vue ! Nos recordmen n'auront de cesse qu'il ne soit atteint... et dépassé.

Sautons quelques années. En 1911, le détenteur du kilomètre lancé est l'Américain Oldfide , avec une moyenne de 211 km. 325 ; sur un mile (1609 m.) le même coureur a dépassé le 212. Voyez, en regard de cela, les vitesses atteintes par Ralph de Palma et constatez combien la progression s'est accentuée !

Croyez bien que, dans la satisfaction qu'on éprouve à voir un record pulvérisé et porté toujours plus avant, il y a tout autre chose qu'une vanité puérile : les profanes s'imaginent difficilement combien est hérissée d'embûches cette lutte de l'homme contre la nature, cette revanche de la matière sur le temps, et combien, d'autre part, de progrès intéressant l'acheteur du plus modeste des véhicules automobiles sont nés de recherches entreprises par les constructeurs pour réaliser des vitesses toujours plus élevées.

C'est un dur travail, dont les difficultés vont en croissant beaucoup plus rapidement que les résultats amenés par leur solution, c'est un dur travail que d'établir une « batteuse de records ». N'oubliez pas que le facteur primordial, aux vitesses atteintes aujourd'hui, est la résistance de l'air qui croît (la loi n'en est pas encore déterminée avec exactitude) au moins comme les carrés des vitesses. Autrement dit, pour doubler la vitesse et passer de 100 à 200 kilomètres à l'heure, il a fallu quadrupler la puissance motrice nécessaire à vaincre cette résistance, ou améliorer la forme du véhicule d'une manière qui atténue sensiblement la résistance de l'air et conduise aux mêmes résultats pratiques. Or, vous le savez, le poids des voitures admises à disputer les records officiels est limité à 1.007 kilogrammes.

Donc, d'une manière comme de l'autre, l'augmentation de vitesse constatée est la marque d'un énorme progrès accompli : meilleure forme de carrosserie ou moteur à plus grande puissance sous un poids sensiblement constant. Ce dernier point acquis signifie : matériaux plus résistants, meilleur rendement thermique et mécanique, meilleure conception du dessin d'un châssis.

La même loi nous indique que pour passer de 100 à 300 à l'heure il faut multiplier par 9 cette portion de la puissance du moteur qui est employée à vaincre la résistance de l'air. Et l'on ne peut se dispenser d'arriver à cette augmentation dans les moyens de propulsion qu'en agissant sur le « facteur de forme » de la voiture. Vous vous doutez du labeur acharné nécessaire à élever de quelques kilomètres la moyenne réalisée dans l'heure.

Dans le cas présent, la Packard de Ralph de Palma a largement profité des enseignements fournis, pendant la guerre et à cause d'elle, aux constructeurs de moteurs d'aviation. La voiture était munie d'un 12 cylindres type aviation. La carrosserie était effilée à l'arrière pour assurer un glissement régulier des filets d'air et éviter la formation autour du véhicule de ces remous et de ces tourbillons qui ne s'entretiennent qu'au détriment de la puissance utile du moteur. L'emploi des roues pleines, en tôle emboutie, a permis en outre de récupérer une part appréciable de puissance réellement motrice en supprimant le brassage de l'air par les rais des roues, qui agissent un peu à ces hautes vitesses comme les pales d'un ventilateur.

Mais, me direz-vous, peut-on avoir foi en la sincérité de telles performances ? absolument oui.

Les contrôleurs officiels, ces anciens maîtres de la « dédoublante », ne jouent plus aujourd'hui, dans de semblables épreuves, qu'un rôle assez effacé. La rapidité avec laquelle avance la voiture ne permet plus d'enregistrer un passage par la pression du doigt sur un déclic : le temps écoulé entre la perception et l'acte peut conduire à une erreur personnelle, une erreur d'appréciation, susceptible d'influencer fortement les chiffres réels et de fausser la vérité. C'est pourquoi des appareils électriques, dont la sensibilité est une chose déterminée d'avance, sont actuellement chargés du chronométrage.

Ces appareils, qui enregistrent sous forme de diagrammes les performances réalisées, laissent entre nos mains une trace visible de la vitesse accomplie. Saint-Thomas serait contraint de se rendre à l'évidence. — C. Laville.

UNE RÉSOLUTION INTÉRESSANTE

Le 5 et le 6 mars, le Congrès Général des Industries Automobiles Interalliées, s'est réuni à Paris. La France était représentée par MM. Delaunay-Belleville, Léon Turcat, Paul Panhard, Marchesi et Cezanne.

Le Congrès a voté une résolution demandant que les Pouvoirs Publics s'occupent dans tous les pays alliés de faire réduire les taxes de circulation qui nuisent énormément à l'industrie automobile.

Informations.

Le Grand Prix de l'A. C. F., se courra en 1920.

De nombreux As de l'aviation vont s'engager comme coureurs d'automobiles : tels que, Nungesser et Navarre.

LES PALMARÈS DES "AS"

Nous avons donné dans notre dernier numéro le palmarès des as français vivants et morts au moment de l'armistice. Nous continuons cette série absolument inédite.

ANGLAIS

Major Bishop	72
Major Collishaw	51
Capitaine Mac Elroy	46
Capitaine Mac Laren	43
Capitaine Fullard	42
Capitaine Beauchamp-Proctor	38
Capitaine Barker	33
Capitaine Gilmour	31
Capitaine Hazell.	31
Lieutenant Claxton	30
Lieutenant Jones	28
Lieutenant Jordon.	25
Capitaine Woollett.	22
Lieutenant Mac Call	21
Lieutenant Cobby	21
Lieutenant Harrisson	20
Lieutenant Mac Ewen	20

DISPARUS.

Capitaine Hannock	48
Capitaine Little	47
Capitaine Ball	44
Capitaine Mac Custde	44
Major R, Stanley Dallas	39

UN ET UN FONT DEUX

Il serait désirable qu'en aviation on commençât à parler sérieusement Chaque fois qu'un raid important est accompli on a pris l'habitude de l'annoncer en disant : « La durée du vol a été de tant. » Et on admire cette prouesse. C'est ainsi qu'on pu lire au sujet du raid Le Caire-Delhi, « les 5.200 kilomètres du parcours ont été franchis en 47 heures 21. » Soit et je n'en disconviens pas. Mais moi, voyageur, ce n'est pas cette précision qui m'importe.

Le Lt Lemaitré, héros de l'air Maroc et retour

Je suis parti à une date, arrivé à une autre, et la durée du trajet est donc le temps écoulé entre ces deux dates. Or, le Caire-Delhi, si nous comptons ainsi, n'a pas duré 47 heures 21 minutes, mais 15 jours ce qui est d'ailleurs fort beau.

Abstenons-nous de truquer les résultats par cette façon de faire hypocrite. Lorsque vous prenez le train si le chauffeur bat les records pendant 100 kilomètres et entre en gare trois ou quatre heures après l'horaire fixé, malgré la belle performance réalisée en cours de route, il aura cependant trois ou quatre heures de retard.

L'aviation, moyen de transport, doit être soumise aux mêmes règles. Et cela empêchera peut-être plus d'un de se laisser aller aux délices de Capoue. Demandez au capitaine Colli et au lieutenant Roget s'ils ont perdu leur temps en traversant deux fois la Méditerranée en moins de 17 heures. — J. M.

Informations.

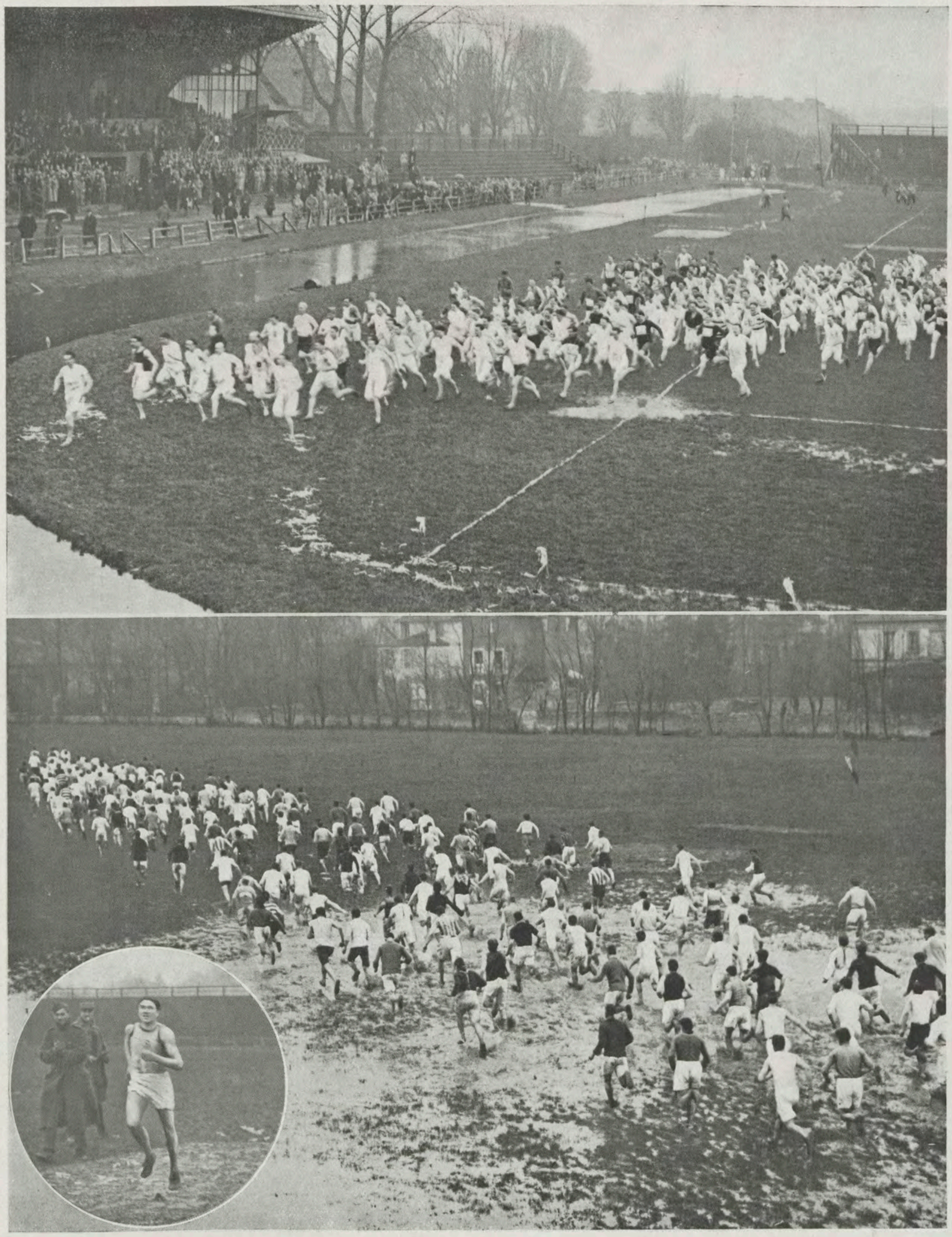
Les Américains construisent, paraît-il, un hydravion pouvant emporter 75 personnes.

M. Bennett donne 250.000 francs pour doter de Prix le Concours International de Parachutes pour aviateurs.

Une Américaine, Miss Stintson, veut tenter la traversée de l'Atlantique.

BIBLIOGRAPHIE

Dans nos prochains numéros nous rendrons compte ici des livres s'occupant des sports traités dans la *Vie au Grand Air* et qui nous auront été adressés en double exemplaires.



LE CHAMPIONNAT MILITAIRE DE CROSS-COUNTRY

Le 9 Mars, à Colombes, la finale du Championnat militaire de Cross qui se disputait sur un parcours de 12 kilomètres, est revenu à Heuet du 500e d'artillerie d'assaut qui couvrit le parcours en 46 m. 19 s. devant Bouchard.

(Voir page 56.)

SOUVENEZ-VOUS !...

Collection des Mémoires et Récits de Guerre

VOLUMES ACTUELLEMENT PARUS :

GASTON RIOU .. .. .. JOURNAL D'UN SIMPLE SOLDAT.
MAURICE GENEVOIX .. .. SOUS VERDUN.
JEAN LÉRY .. .. LA BATAILLE DANS LA FORÊT.
VICTOR BOUDON .. .. AVEC CHARLES PÉGUY.
LOUIS L. THOMSON .. .. LA RETRAITE DE SERBIE.
JEAN RENAUD .. .. LA TRANCHÉE ROUGE.
JOHN MORSE .. .. UN ANGLAIS DANS L'ARMÉE RUSSE.
MARCEL NADAUD .. .. EN PLEIN VOL.
JACQUES DIETERLEN .. .. LE BOIS LE PRÊTRE.
PIERRE MAURICE MASSON .. .. LETTRES DE GUERRE.
PIERRE DE KADORÉ .. MON GROUPE D'AUTOS-CANONS.
CAPITAINE CANUDO .. .. COMBATS D'ORIENT.
COMMANDANT BRÉANT .. .. DE L'ALSACE A LA SOMME.
H. RUFFIN et A. TUDESQ .. NOTRE CAMARADE TOMMY.
Lieutenant MARCEL ETEVÉ LETTRES D'UN COMBATTANT.
EMILE HENRIOT .. .. CARNET D'UN DRAGON.
LOUIS HOURTICQ .. .. .. RÉCITS ET RÉFLEXIONS D'UN COMBATTANT.
COMMANDANT HENCHES .. A L'ÉCOLE DE LA GUERRE.
J.-J. DUFOUR .. DANS LES CAMPS DE REPRÉSAILLES.
LIEUTENANT MARC .. .. NOTES D'UN PILOTE DISPARU.
RÉNÉ HERVAL .. HUIT MOIS DE RÉVOLUTION RUSSE.
G. H. SCHREINER .. .. LA DÉTRESSE ALLEMANDE.
Lieutenant MICHEL STURDZA AVEC L'ARMÉE ROUMAINE.
HUGH GIBSON .. .. LA BELGIQUE PENDANT LA GUERRE.
PIERRE ALEXIS MUENIER .. L'ANGOISSE DE VERDUN.
ARTHUR TRAIN .. L'AMÉRIQUE ET LA SECOUSSE DE LA GUERRE.
LIEUTENANT NIOX .. .. MES SIX ÉVASIONS.

CHAQUE VOLUME FRANCO DE PORT .. .. 4 fr. 50

FAITES QU'ON SE SOUVIENNE AUTOUR DE VOUS

HACHETTE & Cie
79, Boulevard Saint-Germain, Paris.

AUTOMOBILINE
LA PLUS HOMOGÈNE DES ESSENCES
HUILE AVION D.F.
LA MEILLEURE HUILE DE GRAISSAGE POUR TOUS MOTEURS
DESMARAIS FRÈRES PARIS

Le Gérant : PAUL UNAL SERRES.

Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, direct., 12-13. Impasse Ronsin — Paris.

HUILES & GRAISSES
G.D
Employées par tous les Automobilistes
G.E. HEBERT 7, Rue GIDE LEVALLOIS-PERRET Tél: 273

Vient de paraître :

ROBERT DE FLERS

SUR LES CHEMINS de la GUERRE

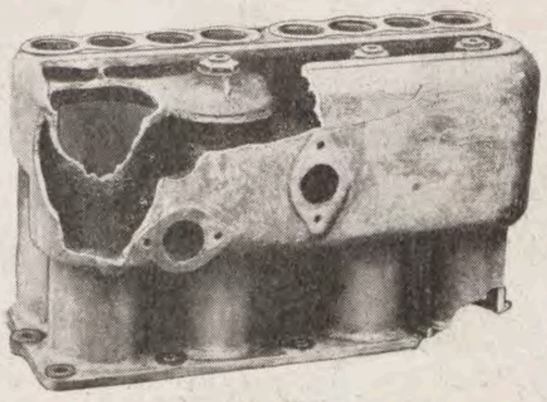
C'est l'un des livres les plus vivants que l'on ait écrits depuis la guerre. M. ROBERT DE FLERS, le brillant auteur dramatique, engagé volontaire, a été témoin de bien des choses et le confident de bien des gens au cours de ses missions en France, en Russie et en Roumanie. Son "Carnet de guerre" restera comme un document unique.

Le volume. 3 fr. 50
(Majoration temporaire de 30 %)

Editions Pierre Lafitte
90, av. des Champs-Elysées
Paris

SOUDURE AUTOGÈNE, Garantie sur tous Métaux

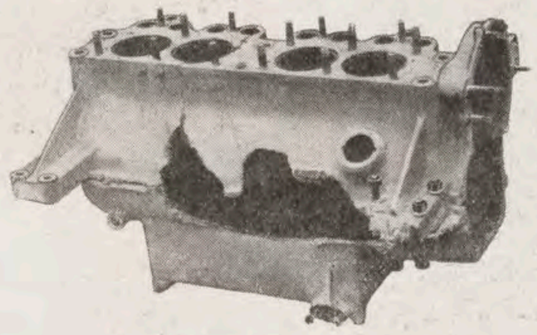
Réparations pour l'Automobile de toutes pièces cassées ou usées



Groupes de 4 cylindres fonte.

SPÉCIALISTES pour

CYLINDRES
CARTERS
VILEBREQUINS
ENGRENAGES
= BATIS DE MACHINES =



Carter de moteur aluminium.

Victor JACQUET, 20, Boulevard de Villiers, LEVALLOIS (Seine) -:- Téléph. : LEVALLOIS 556

UNIVERSITES DE PARIS
B.D.I.C.

Moteurs Ballot

37 & 39
Bd BRUNE

PARIS
XIVe ARRdt

Le Gérant : Unal Serres.

Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Mottu, directeur, 12-13, Impasse Ronsin, Paris.